Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 9/92 DM 3,00
2A 11059 E
hfl 4,00 · öS 25 · SFr 300

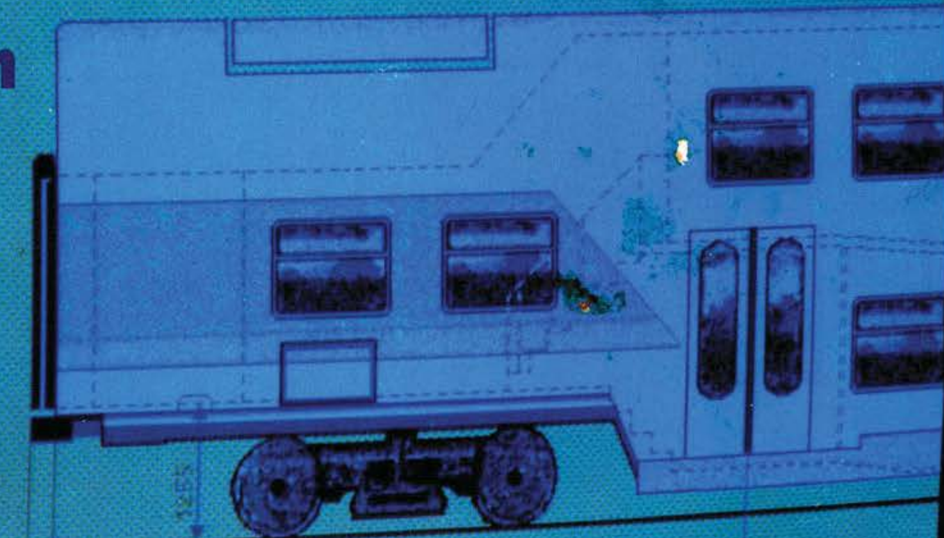
Aus Görlitz und anderswo:
DOPPEL-STÖCKIGES

Nachahmenswert:
Güteranlage als Raumzellensystem

Luftverbessernd:
Straßenbahn in Rom

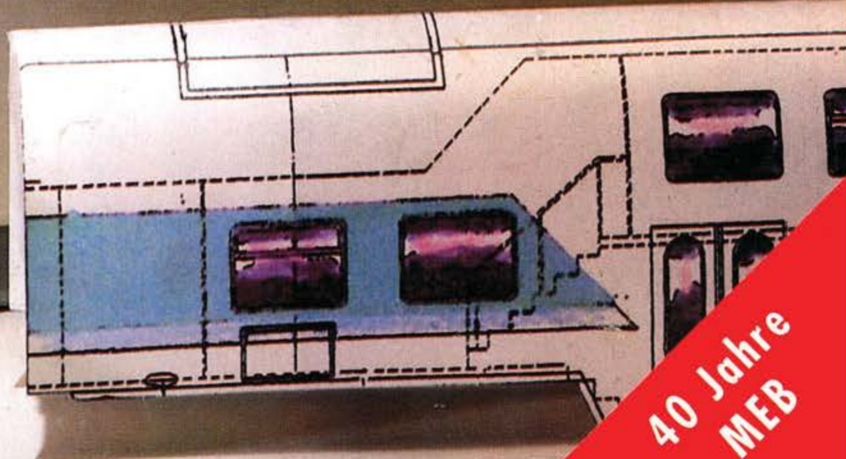
Hundeknochenartig:
Klein und Fein in $H0_e$

Pensionsfähig:
65 Jahre Hindenburgdamm









40 Jahre MEB



MINI-MODELLE



91001 3 PKW mit 1 Kleinbus   91100 3 moderne Personenwagen   91300 4 Personenwagen



91400 4 klassische Personenwagen   91500 2 PKW mit 1 Kastenwagen



92200 2 Wohnwagengespanne



93100 Post-Fahrzeuge



93300 Rotkreuz-Einsatzfahrzeuge



93400 Feuerwehr-Einsatzfahrzeuge



93500 Polizei-Einsatzfahrzeuge



93901 Langholztransporter (MB)



94001 Pritschen-Fernlastzug (MB)



94101 Koffer-Fernlastzug (MB)



94200 Pritschen- und Kofferwagen (MB)



94301 LKW (MB L 10000 und L 2500)



94401 2 Koffer-LKW (MB L 2500)



94500 Betonmischer, Pritschenkipper



94700 Langholztransporter (Büssing)



94801 Hinterkipper-Sattelzug



95000 40-ft.-Container-Sattelzug



95100 2x20-ft.-Container-Sattelzug



95200 Kühl-Koffer-Sattelzug



95301 Pritschen-Sattelzug (MB)



96101 Feu.-LF16 (Mag.)



96200 Feu.-DL30 (Mag.)



97001 Stadtbus (MB O 305)



97300 Berliner Doppeldeck-Bus D38



98300 Tank-Sattelzug (Büssing)



98500 Flüssiggas-Tank-Sattelzug

Seit 1969 fertigt Wiking Modelle im angenäherten N-Maßstab. Alle N-Modelle haben feste Räder und sind als Standmodelle konzipiert.
Wir zeigen Ihnen heute unser aktuelles Lieferprogramm mit den neuen Modell- und Beschriftungsvarianten, die bereits im Fachhandel erhältlich sind. Weitere Modell-Varianten sind für das zweite Halbjahr vorgesehen.



Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG
Industriestraße 1–3, 1000 Berlin 42

VORBILD

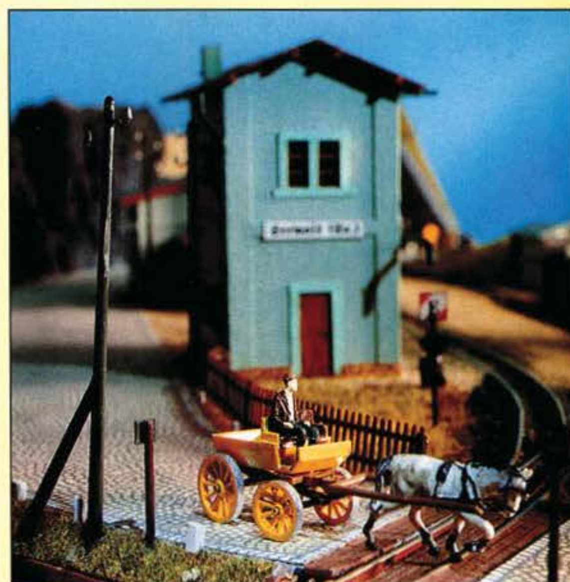


Doppelstock-Einzelwagen der Gattung DBm sind im Großraum Berlin seit 1986 regelmäßig im Einsatz Seite 6



Autozüge auf dem Hindenburgdamm. Ein gutes Vorbild für künftige, autofreie Zonen. Seite 12

MODELL



Schmalspurbahnen in der Nenngröße $H0_e$ sind weit verbreitet. Der Dresdner Winfried Seewald baute – wie kann's anders sein – nach sächsischen Motiven. S. 31



Als Stückgut in Kisten und Tonnen noch mit Sackkarren bewegt wurde, gehörte auch die Dampflokomotive dazu. Seite 44

RUBRIKEN

Unser Titelbild:
Die neuen Doppelstockwagen aus Görlitz sind noch nicht fotografierbar, da noch nicht vorhanden. Modellbahner sind findig, also haben wir die Zeichnung aus dem Prospekt H0-gerecht vergrößert, um ein erstes Modell aus Zeichenkarton anfertigen zu können.

Foto: KLAWIAN

Modell Eisen Bahner FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

5.9. Sonderfahrt

mit BR 52 von Berlin nach Beeskow und zurück. Preis vsl. 40,– DM. 3.10. Sonderfahrt mit BR 52 von Berlin-Schöneweide nach Beelitz und zurück. Info: Dampflokfreunde Berlin e.V., Werner-Voß-Damm 54, W–1000 Berlin 42, Tel.: freitags ab 19 Uhr, 0 30/7 85 10 98.

5./6.9. Festlichkeiten in Bezau

5.9. Fotogüterzug mit Dampflok NIKI S, Abfahrt Bf Bezau 9.45 Uhr (Busverbindung Bregenz ab 8.15 – Bezau an 9.15 Uhr, Anschlüsse mit D 246 aus den übrigen Bundesländern), Ankunft Bezau gegen 10.45 Uhr. Fahrpreis: öS 100,–. Info: Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn, A–6941 Langenegg, Tel.: 0 55 13/61 92.

5./6.9. Dampftage in Nördlingen

13.9. und 11.10. Fahrt zwischen Nördlingen und Dinkelsbühl mit 50 0072 und VT 98; 27.9. mit 50 0072 von Nördlingen nachWassertrüdingen; 17./18.10. Dampfgeführte Güter- und Personenzüge von Nördlingen nach Dinkelsbühl bzw. Oettingen. Info: Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., PF 1316, W–8860 Nördlingen, Tel.: 0 90 81/98 08.

12./13.9. 15 Jahre Eisenbahnmuseum

in Bochum-Dahlhausen, Zugfahrten mit 38 3367, am 13.9. Modellbahn-Tauschbörse von 10 bis 17 Uhr. Info: DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, W–4630 Bochum 5, Tel.: 02 34/49 25 16.

12./13.9. Dampflokfest

im Museum Hermeskeil, Pendelfahrten aus Trier mit VT 98. Info/Anmeldung: Dampflok-Museum Hermeskeil, PF 1166, W–5508 Hermeskeil Tel.: 0 65 03/12 04.

19./20.9. Tag der offenen Tür

im Bw Engelsdorf (bei Leipzig) jeweils von 10 bis 17 Uhr, für Foto-/Videofreunde von 9 bis 10 Uhr. Wegen fehlender Parkmöglichkeiten, öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Info: Engelsdorfer Eisenbahnfreunde e.V., Peter Flechsig, Zwickauer Str. 68/69, O–7030 Leipzig.

19./20.9. Sonderfahrten

mit Fotohalten Oschatz ab 10 Uhr – Mügeln – Oschatz an 12.30 Uhr; Oschatz ab 13 Uhr – Mügeln – Kemmlitz – Oschatz an 17.20 Uhr mit sächs. IV K (vsl. 99 539). Rückfahrkarte 15,– DM, bis Kemmlitz 30,– DM. 4.10. mit Traditionszug und Lok 99 713, Radebeul-Ost ab 11 Uhr – Radeburg – Radebeul-Ost an 15 Uhr. Rückfahrkarte 10,– DM. Info und Bestellung: Traditionsbahn Radebeul e.V., PF 56, O–8122 Radebeul 1.

17.–20.9. Studienfahrt (Österreich)

Grundprogramm: Pinzgaubahn, Zillertalbahn, Achenseebahn; Verlängerungen möglich. Unterkunft Hotel/Halbpension, Info: Berliner Eisenbahnfreunde e.V.-Studienfahrten, Stresemannstr. 30, W–1000 Berlin 61, Tel.: (abends) 0 30/4 32 78 17

19./20.9. Modellbahnausstellung

im Clubheim, Am Bahnhof 19, W–8963 Waltenhofen-Hegge, Öffnungszeiten 11 bis 18 Uhr. Info: Modell-Eisenbahn-Club Oberallgäu-Kempten e.V., PF 2010, W–8960 Kempten.

21.–26.9. nach St. Moritz

Gruppenreisen 1. Klasse von allen DB-Bahnhöfen. Leistungen: Bahnfahrt 1. Klasse, Hotelübernachtung/Halbpension, Fahrt mit Bernina Express, Mittagessen, Transfer. Info/Anmeldung: Eisenbahnfreunde Helmstedt e.V., Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, W–3333 Büddenstedt 1, Tel.: 0 53 52/64 71.

25.–27.9. Bahnfest

zu 100 Jahre Bahnhof Walferdange, Sonderzüge, Modellbahnausstellung, außerdem 11. Luxemburgische Modellbahntage. Info: Association des Modelistes Ferroviaires des Luxembourg, Boite Postale 40, L–7201 Walferdange, Tel.: 33 18 88.

26./27.9. Bahnhofsfest

in Röbel/Müritz, Info: Rainer Zache, Parkstr. 14, O–1120 Berlin, o. Bahnhof Röbel,Tel.: 0 20 70/25 50.

26.9. Regionaltreffen

des Freundeskreises Europäischer Modellbahner (FREMO) in Braunschweig-Leiferde, in der Gaststätte »Zum Landhaus«, Bahnhofstr. 14, von 14 bis 18 Uhr. Info: Ubbo Lanske, Goslarsche Str. 86, W–3000 Braunschweig.

27.9. 10. Greizer Modellbahnbörse

in der Gaststätte Göltzschtal von 9 bis 13 Uhr. Eintritt 2,– DM, Tischgebühr 5,– DM. Info und Tischbestellung: Wolfgang Hopf, Bruno-Bergner-Str. 22, O–6600 Greiz.

Okt. 92 62. Modelleisenbahn-Ausstellung

im Bahnhof Dresden-Neustadt, Schlesischer Platz 1, an jedem Wochenende im Oktober. Info: Modelleisenbahn-Club »Max Maria v. Weber« e.V., W. Nitzsche, Schönaer Str. 17, O–8046 Dresden.

3.10. Elster-Saale-Expreß

Dampfsonderfahrt von Bamberg nach Plauen mit V 200 002, ab Plauen mit 50 849 nach Greiz, dort Aufenthalt. Rückfahrt über Blankenstein nach Bamberg. Fotohalte. Fahrpreis ab DB-Zusteigebahnhöfen 79,– DM, ab DR-Bahnhöfen 70,– DM. Info/Anmeldung: MEC 01, PF 168, W–8660 Münchberg, Tel.: 0 92 27/17 00.

3.10. 6. Lüneburger Modellbahnbörse

Info: Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., Ralf Hugenberger, Bodelschwinghweg 25, W–2120 Lüneburg.

3./4.10 Saisonabschlußfahrt

mit 52 7596 und 50 245 von Hechingen und Münsingen nach Mengen/Donau. Ersatzlok: 44 1616. Info/Reservierung: Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., PF 100201, W–7460 Balingen, Tel.: 0 74 76/79 49

3./4.10. Modellbahn-Börse

im Haus »Spektrum«, Kaßbergstr. 36, O-9006 Chemnitz von 10 bis 17 Uhr. Tischplätze am Einlaß erhältlich. 17. — 25.10. Modellbahn-Ausstellung in der Sporthalle der Salvador-Allende-Schule, Straße Usti nad Labem 279, O-9044 Chemnitz. Öffnungszeiten am Wochenende 10 bis 18 Uhr, an Werktagen 16.30 bis 19 Uhr. Info: Johannes Haase, Hauptstr. 54, O-9123 Klaffenbach.

3. – 11.10. 3. Modellbahnausstellung

im FEZ Wuhlheide. Am 10.10., 14 Uhr Seminar mit Concrete Manufactory zum Gleisbau mit Faserbetonfertigteilen bei Gartenbahnen. Dampflokeinsatz der Parkeisenbahn an Wochenenden. Öffnungszeiten: Sonntag bis Freitag 10 bis 18 Uhr, Samstag 13 bis 18 Uhr. Info: Freizeit- u. Erholungszentrum Wuhlheide, PF 25, O-1170 Berlin, Tel: 63 88 75 33, Herr Tinius.

31.10. 1. Regionaltagung Ost des BDEF

im RawBerlin-Schöneweide, Adlergestell 143. Treff 11 Uhr am Eingang Raw, Führung durchs Raw, Mittagessen, Sitzung. Teilnahmegebühr/Mittagessen: 20,– DM, Betrag wird dort eingenommen. Anmeldung bis 10.10. an: Arbeitsgemeinschaft der BDEF-Vereine Berlin, Trebbiner Str. 9, W–1000 Berlin 61.

Editorial

Umfrage

Der Computer erst wird die exakte Zahl ermitteln, doch nach grober Schätzung sind bis zur Stunde etwa 10000 Antworten auf unsere Umfrage in der Redaktion eingetroffen. Vielen Fragebogen lagen Briefe bei, in denen Leser mehr zum Ausdruck brachten, als der Fragespiegel hergab. Manche Leser kritisierten auch den Inhalt der Fragen als zu dilettantisch oder zu intim. Eines ist sicher, und großartige Fernseh-Talkmaster bestätigen es mir immer wieder: Fragen ist eine Kunst. Wir hatten 40 Jahre keine Möglichkeit, diese Kunst zu üben. Daher zwei Versprechungen: Die nächste Umfrage folgt bestimmt – und sie führt uns noch qualifizierter an die Probleme heran, die unsere Leser und uns im Hinblick auf das Freizeitbetätigungsfeld bewegen.



Das ist umso wichtiger, da nach den Entscheidungen des Bundeskabinettes von Mitte Juli die Eisenbahn wesentlich im öffentlichen Stellenwert steigt. Unserem gemeinsamen Hobby kann das nicht abträglich sein.

Uns war bewußt, daß wir unseren Lesern mit dem Umfang des Fragebogens einiges zumuten würden. Deshalb fühlten wir uns zu einer Gegenleistung verpflichtet und hatten vier Preise ausgesetzt. Am 18. August war der große Augenblick, da Gisela Neumann, in unserer Redaktion bekanntlich für alle Arten von Leserangelegenheiten zuständig, in den Postsack griff und versuchte, sich an tunlichst unterschiedliche Stellen durchzuarbeiten, um die Gewinner zu ermitteln.

Dies sind die Glücklichen, die inzwischen im Besitz ihrer Preise sein müßten, selbst wenn in den neuen Bundesländern eine Woche Postbeförderungszeit immer noch eher die Regel als die Ausnahme ist:

Christian Hubatsch, ein 16jähriger Auszubildender aus W-8451 Ebermannsdorf erhielt den gläsernen Triebwagen von Roco; Harald Fischer, der 31jährige Lehrer aus O-8054 Dresden erfreut sich inzwischen an der sechsachsigen MaK DE 1024 von ARNOLD; und der 40jährige Schlosser Wolfgang Bohnert aus W-4130 Moers 3 wird, wenn er es nicht schon ist, künftig vielleicht Fleischman-Fan mit der 01 164, die er beim MODELL EISENBAHNER gewonnen hat. Bleibt – last but not least – die Reise in die Schweiz als Hauptpreis. Dorthin kann sich Matthias Flade auf die Socken, das heißt auf die Schienen machen, mit Partnerin, wie versprochen, und mit der IGE Bahntouristik als Reiseorganisator.

Wir wünschen allen Gewinnern viel Spaß!

F. Borchert

DOPPELSTÖCKIGES

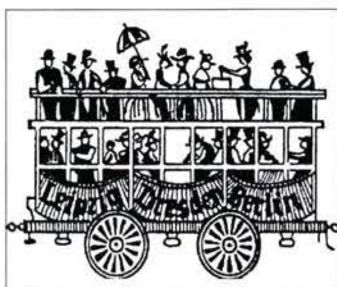
Nahverkehrszug Werder (Havel) – Berlin-Karlshorst auf der Spreebrücke bei Berlin-Spindlersfeld mit DBmu-Wagen aus dem Jahre 1986. *Foto: Kirsche*

So richtig konnte sich der klassische Eisenbahn-Doppelstockwagen für die Fahrgastbeförderung in Deutschland über mehrere Jahrzehnte nicht durchsetzen. Nach dem zweiten Weltkrieg gelang lediglich in Ostdeutschland ein erster Durchbruch. Heute hat dieses Konstruktionsprinzip nicht nur international, sondern auch hierzulande eine völlig neue Zukunft.

Der Gedanke, die Grundfläche eines Fahrzeuges für die Fahrgastbeförderung zweifach zu nutzen, ist älter als die Eisenbahn. Schon um 1800 gab es auf Postkutschen offizielle Bockplätze für das Publikum. Im Jahre 1833 skizzierte Friedrich List einen doppelstöckigen Personenwagen. Bereits im Frühzeitalter der Eisenbahn existierten mit Dachbänken ausgestattete Personenwagen. Sie verkehrten zwischen Nürnberg und Fürth, später auch zwischen München und Augsburg. Während in Frankreich das Doppelstockprinzip für die Eisenbahn intensiv weiter verfolgt wurde und einzelne Fahrzeuge ab 1840 zum Einsatz gelangten, tat sich in Deutschland erst einmal nichts mehr.

Die Pioniere

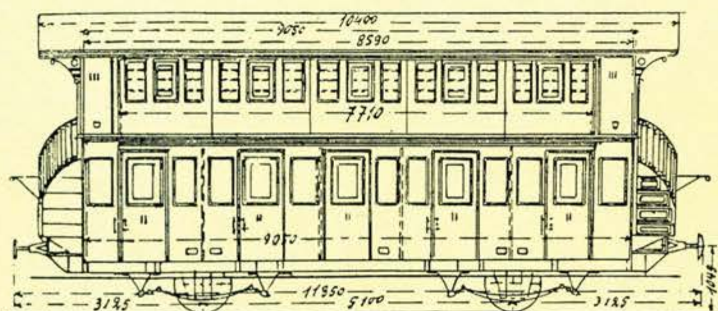
Daß der Bau von doppelstöckigen Fahrzeugen nur zögernd in Angriff genommen wurde, war in erster Linie auf technische Ursachen zurückzuführen. Die bis auf die Untergestelle fast nur aus Holz hergestellten Wagenkästen waren statisch nur bedingt belastbar. Die mit Zugtieren bewegten Omnibusse und Straßenbahnwagen erreichten dagegen nur geringe Geschwindigkeiten. Hierfür ließen sich ohne Komplikationen doppelstöckige Fahrzeuge in Holzbauweise verwenden, da die wirkenden Kräfte relativ gering blieben. Ab 1870 verkehrten in den meisten europäischen Großstädten derartige Fahrzeuge, die sich wegen ihres hohen Platzangebotes auf stark befahrenen Strecken gut bewährten. Als deutscher Pionier für den Bau dieser »Doppelstöckigen« erwies sich die »Berliner Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf«. Sie stellte auch den ersten klassischen Doppelstockwagen her, den die Altona-Kieler Eisenbahn (AKB) in Auftrag gab. Entscheidend für die Beschaffung dieser Fahrzeuge waren die geringeren Kosten, weniger die Bewältigung eines hohen Verkehrsaufkommens. Mußte die AKB für einen einstöckigen Personenwagen 42,3 Taler pro Sitzplatz bezahlen, waren es bei einem zweistöckigen Personenwagen 33,5 Taler pro Sitzplatz. Die sechs von der AKB beschafften Doppelstockwagen erfreuten sich besonders in den Sommermonaten großer Beliebtheit. Zwischen 1897 und 1901 wurden die »AKB-Doppeldecker« ausgemustert.



Von Friedrich List entworfener, aber nie ausgeführter Doppelstockwagen. *Zeichnung: Sammlung MEB*

Die Ringbahnwagen

Ein konstruktiv nahezu gleiches Fahrzeug beschaffte die damalige Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (NME) für die um Berlin führende Ringbahn. 1870 und 1874 lieferten die Waggonfabriken in Berlin und Breslau zahlreiche Doppelstockwagen, die sich anfänglich auch bewährten. Kurze Gleis- und Bahnsteiglängen und die gut ausgenutzte Fläche des Wagens halfen zunächst, Kosten zu sparen. Aber mit dem zunehmenden Verkehr auf der Berliner Ringbahn und einer dichteren Zugfolge wurde der Fahrgastwechsel in diesen Wagen zu einem Problem. Er ging zu zähflüssig vonstatten und erforderte auf den Bahnhöfen immer längere Aufenthalte. Noch vor der Jahrhundertwende wurden die Berliner Doppelstockwagen in untergeordnete Dienste versetzt oder an Dritte abgegeben.



Ringbahnwagen für Berlin, gebaut von 1870 bis 1874. *Zeichnung: Sammlung MEB*

Die Stagnation

In den folgenden Jahren wurde das Doppelstockprinzip in Deutschland außerordentlich stiefmütterlich behandelt. Lediglich für Berliner Omnibusse, weithin als Doppeldecker bekannt, ist das Prinzip konsequent weiterentwickelt und stets genutzt worden.

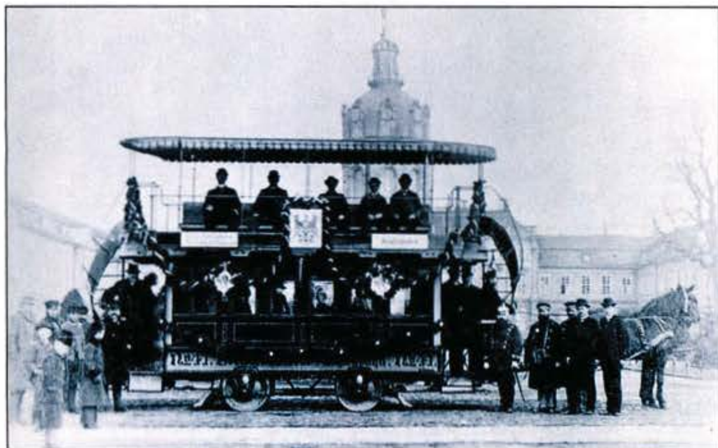
Anders sah man die Bedeutung des Doppelstockwagens außerhalb Deutschlands. Schon im Jahre 1900 rollten auf der französischen Ostbahn doppelstöckige Nahverkehrswagen. In den USA war das Doppelstockprinzip inzwischen so ausgereift, daß ganze Nahverkehrssysteme mit Doppelstockzügen ausgerüstet wurden.

Die Ursachen für das Stagnieren des Doppelstockwagenbaues in Deutschland wurden von Fachleuten unterschiedlich begründet. Zum einen werden ein zu hoher Instandhaltungsaufwand und zu hohe Achsfahrmassen beklagt, und zum anderen wird die Unbeliebtheit bei Fahrgästen hervorgehoben.

Die Initiativen

Erst in den 30er Jahren wurde der »Doppelstöckige« in Deutschland zu neuem Leben erweckt. Die Initiative dafür ging von der damals größten deutschen Privatbahn, der Lübeck – Büchener Eisen-

bahn (LBE), aus. Der ständig steigende Vorort- und Nahverkehr auf der Strecke Hamburg – Lübeck–Travemünde sowie die in Hamburg und Lübeck relativ kurzen LBE-Bahnsteiggleise erforderten Reisezugwagen mit hohem Fassungsvermögen. Da lag es auf der Hand, das Doppelstockprinzip anzuwenden. Konstrukteure in den Waggonfabriken Breslau und Görlitz entwickelten einen für damalige Verhältnisse hochmodernen zweiteiligen Doppelstockzug, der in der Mitte auf einem zweiachsigen Jakobsdrehgestell ruhte. 1936 und 1937 wurden in Breslau fünf Fahrzeugeinheiten und in Görlitz eine Fahrzeugeinheit mit Wendezugeinrichtungen gebaut. Fortan bewährten sich diese von speziell für den LBE-Schnellverkehr entwickelten, stromlinienverkleideten Dampflokomotiven (spätere DR-Baureihe 60) gezogenen bzw. geschobenen Zugeinheiten ausgezeichnet und sorgten in der Fachwelt für viel Aufsehen. Nun schien der Durchbruch beim doppelstöckigen Reisezugwagenbau auch in Deutschland gelungen zu sein. Nach Übernahme der LBE durch die Deutsche Reichsbahn ab 1. Januar 1938 ließ letztere in Breslau und Görlitz ein ganzes Doppelstockwagenprogramm entwickeln. 1943 waren schließlich Vierwageneinheiten für den D- und Eilzugverkehr sowie Schlafwagen als Einzelfahrzeuge auf Reißbrettern fertiggestellt. Grundlage für die in Stahlbauweise ausgeführten Wagen bildeten die LBE-Fahrzeuge von 1936.



»Doppeldecker« der Berlin – Charlottenburger Straßenbahn am 22. März 1887 zum 90. Geburtstag von Kaiser Wilhelm I. vor dem Charlottenburger Schloß. *Foto: Sammlung MEB*

Der Neuanfang

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges entstand dringender Bedarf an neuen Reisezugwagen. Das betraf sowohl die Deutsche Reichsbahn als auch die Deutsche Bundesbahn. Unabhängig davon sollte der stark angewachsene Nachkriegsreiseverkehr so effektiv wie möglich gestaltet werden.

Die Deutsche Bundesbahn ließ 1950 und 1951 in der Waggonfabrik Wegmann in Kassel zwei Doppelstockwagentypen bauen. Diese Einzelwagen wurden nur in geringen Stückzahlen beschafft. Durch die beginnende Motorisierung ließ das Fahrgastaufkommen schon in den 50er Jahren spürbar nach, und man glaubte nun auf die Doppelstockwagen gänzlich verzichten zu können.

Die Großserien

Anders verlief dagegen die Entwicklung in der DDR. Hier bestand ein riesiger Bedarf an Reisezugwagen für den Berufsverkehr. Daraufhin wurde im damaligen Zentralen Konstruktionsbüro des DDR-Waggonbaus eine vierteilige Doppelstockzugeinheit entwickelt, die sämtliche Erkenntnisse aus den 30er und 40er Jahren berücksichtigte. Nachdem 1952 die ersten vierteiligen Doppelstockeinheiten an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert waren, zeigte sich bereits kurz danach, daß sie sich gut bewährten. So wurden bis 1970 nahezu jedes Jahr neue Serien in Görlitz bestellt, die technisch immer weiter verbessert wurden (siehe Tabelle auf Seite 9).



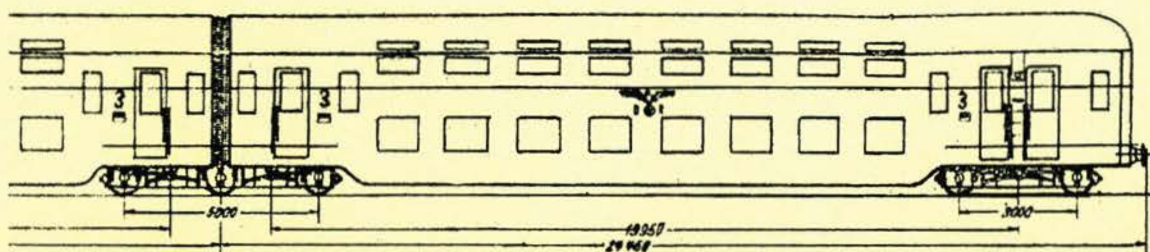
Teil einer 1936/37 gelieferten Doppelstockwageneinheit für die Lübeck – Büchener Eisenbahn in Schönberg am 23. Juli 1983. *Foto: D. Lehmann*

1957 erhielt die Deutsche Reichsbahn ihren ersten Doppelstock-Gliederzug, der zunächst ausschließlich für den Fernverkehr bestimmt war. Hier bestand inzwischen durch den FDGB-Feriendienst in den Urlaubsmonaten dringender Bedarf, zahlreiche Menschen aus Sachsen an die Ostsee und umgekehrt zu befördern. Die fünfteiligen Züge bestanden aus zwei Endwagen, drei Mittelwagen und vier Mittelteilen, an denen sich die Einstiege befanden. Das Doppelstock-Fernzugwagen-Programm vervollständigte man in den folgenden Jahren weiter. Es entstanden in Görlitz doppelstöckige Bufettwagen sowie im Raw Delitzsch unter Verwendung von Drehgestellen älterer Bauart Doppelstockgepäckwagen. Großen Wert auf die Weiterentwicklung der Doppelstockgliederzüge legte der damalige Minister für Verkehrswesen Dr. Erwin Kramer, der an den Konstruktionsarbeiten teilweise selbst mitwirkte. Aber die Gliederzüge erfüllten auf Dauer doch nicht die in sie gesetzten Erwartungen. Auf einigen Strecken überschritten sie die vorgeschriebenen Achsfahrmassen, und Fahrgäste klagten über ungünstige Sitzhaltungen auf langen Strecken und die nur beschränkt mögliche Unterbringung von Gepäck. Das Obergeschoß mit seinen Fensterschrägen machte das damals noch sehr lange Reisen auf den überwiegend eingleisigen Strecken mitunter zur Strapaze. Viele der Doppelstockgliederzüge hielten sich aber noch bis Mitte der 70er Jahre im Fernreiseverkehr bzw. waren dort unentbehrlich. Danach wurden sie entweder noch im Nahverkehr weiter genutzt oder ausgemustert.

Bis heute entstanden beim Waggonbau Görlitz 1529 Doppelstockwagen für Zugeinheiten, die allein an die Deutsche Reichsbahn geliefert wurden. Hinzu kamen über 1000 Fahrzeuge für den Export, u.a. nach Polen, der ČSSR und Rumänien. Nirgendwo in Europa wurden bis heute so viele Doppelstockwagen gebaut wie in Görlitz.

Der Einzelwagen

Zu Beginn der 70er Jahre entwickelte der Waggonbau Görlitz einen Doppelstock-Einzelwagen, der durch ein höheres Bremsgewicht, eine geringere Masse pro Sitzplatz und eine größere zulässige Geschwindigkeit gekennzeichnet ist. Das operative Vari-



Doppelstockwageneinheit für die Deutsche Reichsbahn, entworfen während des zweiten Weltkrieges. *Foto: Sammlung MEB*



Doppelstockwageneinheit mit Steuerteil für den Wendezugbetrieb im Bahnhof Berlin-Wannsee im Sommer 1991. *Foto: Kirsche*

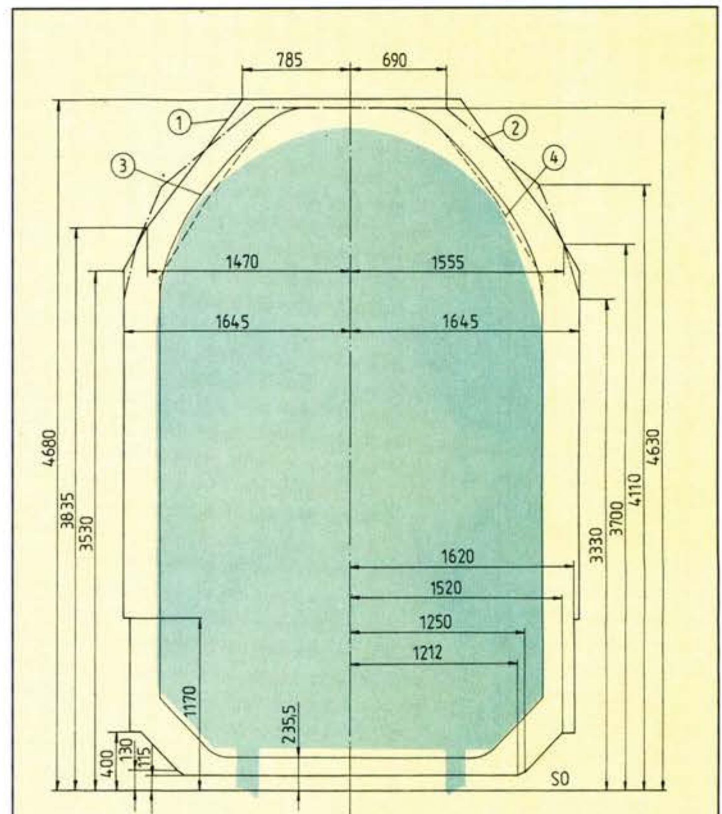
ieren von Zuglängen und der geringere Ausfall von Sitzplätzen bei Wagenschäden sind weitere Vorteile dieses auch in den Innenräumen veränderten Fahrzeuges. Nachdem das 1971 fertiggestellte Musterfahrzeug ausgiebig erprobt wurde, begann ab 1974 die Serienproduktion zunächst für die Schnellbahnen in Leipzig und Halle (Saale). Bis 1991 wurden in Görlitz 570 der vierachsigen Doppelstock-Standard-Sitzwagen hergestellt, unter ihnen zahlreiche Steuerwagen für den Wendezugbetrieb.

Die Wende

Mit der Wiedervereinigung Deutschlands war generell über die weitere Produktion des Doppelstock-Standard-Sitzwagens zu entscheiden. Bereits 1990 beschlossen Deutsche Reichsbahn und Deutsche Bundesbahn ein gemeinsames Fahrzeugbeschaffungsprogramm. Die fast vier Jahrzehnte währenden Erfahrungen beim Bau von Doppelstockwagen in Görlitz haben dazu beigetragen, daß die beiden deutschen Bahnen in ihrem gemeinsamen Fahrzeugbeschaffungsprogramm derartige Fahrzeuge berücksichtigen. Die DB hatte bis dahin den Einsatz von Doppelstock-Reisezugwagen skeptisch beurteilt und nicht weiter verfolgt, obwohl auch die Aachener Waggonfabrik Talbot seit längerem größere Serien von Doppelstockeinzelwagen für die Niederländischen Eisenbahnen (NS) baut. Bereits Mitte der 80er Jahre entschieden sich die Schweizerischen Bundesbahnen, bei Schindler Waggon Doppelstockwagen für die Züricher S-Bahn herstellen zu lassen. In Frankreich werden ohnehin seit Jahrzehnten derartige Fahrzeuge für den Massenverkehr in Ballungszentren eingesetzt. Und die neuesten Bemühungen, Doppelstockwagen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf europäischen Magistralen auf das Gleis zu bringen, sind ebenfalls erfolgreich.

Die Neuen

In enger Zusammenarbeit mit Talbot entwickelte der Waggonbau Görlitz den Doppelstock-Standard-Wagen nach der Wende weiter. Er wird nach wie vor als Mittelwagen und als Steuerwagen hergestellt. Die mit luftgefederten Drehgestellen der Bauart Görlitz VI S-Do ausgerüsteten Wagen sind für Fahrgeschwindigkeiten bis zu 140 km/h zugelassen. Über die neben den Drehgestellen befindlichen Niederflureinstiege der Steuerwagen erreicht man den unteren Fahrgastraum über zwei Stufen, den oberen über eine Wendeltreppe, die schon im vorigen Jahrhundert bei Pferdebahnwagen üblich war (vgl. Bild auf Seite 7/Mitte). Im Unterstock der Steuerwagen befinden sich ein Raum für Rollstuhlfahrer, Fahrgäste mit Kinderwagen sowie ein 1.-Klasse-Fahrgastraum und eine behindertengerechte Toilette. Im vorderen Teil des Wagens schließen sich hinter dem Führerstand 1.-Klasse-Sitzplätze an. Am anderen Wagenende sind der Dienstraum, Schaltschränke und 2.-Klasse-Sitzbänke vorgesehen. Der Doppelstock-Mittelwagen verfügt über eine etwas andere Innenaufteilung und wird als kombiniertes 1./2.-Klasse- und als reines 2.-Klasse-Fahrzeug geliefert. Es erhält an einem Wagenende ebenfalls Rollstuhl- und Kinderwagenabstellmöglichkeiten. Am anderen Wagenende sind der Apparate-



Gegenüberstellung der Begrenzungsprofile: 1 Begrenzungsprofil nach UIC 505-2, 2 Begrenzungsprofil nach 021 der SBB, 3 Wagenquerschnitt nach Begrenzungsprofil 1 und 2, 4 Wagenquerschnitt nach Begrenzungsprofil 1, gelbe Fläche: Begrenzungsprofil des neuen Wagens (UIC 505-2/021 SBB)

Technische Daten Doppelstockwagen

Hersteller	**Berlin**	**Berlin**	**Breslau**	**–**	**Kassel**	**Görlitz**	**Görlitz**	**Görlitz**	**Görlitz**	**Görli tz**
Eigentümer	**AKB**	**NME**	**LBE**	**DR**	**DB**	**DR**	**DR**	**DR**	**DR**	**DB**
Gattung	–	BCe	BC 6s+)	(Proj.)	DC4	DBv(q)+)	DGB+)	DBm	DABmqz	DABin/DBin
Dienstmasse (t)	11,1	15,72	35,5	...	36,3	72,5	28,5	44,0	46,0	45,0
LÜP (mm)	8 900	11 350	19 370	23 810	22 400	17 250	21 275	26 800	26 800	26 800
Breite (mm)	2 540	...	2 774	2 700	2 953	2 860	2 870	2 780	2 780	2 780
Höhe ü. SO (mm)	4 390	4 709	4 050	4 445	4 520	4 600	4 650	4 630	4 623	4 630
Sitzplätze	50	78	142	66	118	225	123	128	94	123/139
Masse pro Sitzplatz (t)	0,22	0,20	0,25	...	0,30	0,32	0,23	0,34	0,49	0,36/0,32
Indienststellung	1868	1874	1936/37	–	1950	1952	1957	1971	1992	1993
Ausmusterung	1901	1912	1978	–	196?	–	–	–	–	–

Legende: AKB – Altona-Kieler Eisenbahn; Hersteller: Ort der Waggonfabrik; +) Einzelwagen der jeweiligen Wageneinheiten, NME – Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, LBE – Lübeck-Büchener Eisenbahn



D 560 Berlin – Aue am 13. Juli 1974 im Bahnhof Aue (Sachs) mit zwei Gliederzügen, in denen sich 1 240 Sitzplätze befinden. *Foto: Meyer*

bzw. Schaltraum und die Toiletten untergebracht. Bequeme Sitze und eine Innenverkleidung aus Plastikformteilen sorgen für ein insgesamt zeitgemäßes Design. Sämtliche Fahrzeuge sind mit Türautomatik ausgerüstet, die das zentrale und individuelle Öffnen bzw. Schließen bei Verkehrshalten ermöglicht. Lautsprecheranlagen innerhalb der Wagen und von außen sichtbare Zugzielanzeigen sorgen für die Fahrgastinformation. Aber besonders augenfällig ist die veränderte Außenform. Im Oberstock kam ein breiteres Profil zur Anwendung. Es entspricht dem der SBB-Doppelstockwagen und ermöglicht ein wesentlich bequemeres Sitzen im Oberstock, da der Seitenwandwinkel entschärft wurde (siehe Seite 8 Mitte). Summa summarum wird der Waggonbau Görlitz einen Doppelstock-Einzelwagen herstellen, der die neuesten Erkenntnisse im Wagenbau berücksichtigt und dem »Doppelstöckigen« eine gesamtdeutsche Perspektive gibt.

Das aktuelle Produktionsprogramm

Am 2. April 1992 vereinbarten die Deutsche Bundesbahn und der Waggonbau Görlitz die Lie-

An die DR ausgelieferte Doppelstockwagen

Jahr	DBz	DBv	DGB	DGR	DBm	DBmu	DBmq
1952	–	36	–	–	–	–	–
1953	–	40	–	–	–	–	–
1954	–	100	–	–	–	–	–
1955	24	40	–	–	–	–	–
1956	–	48	–	–	–	–	–
1957	–	60	5	1	–	–	–
1958	–	–	35	–	–	–	–
1959	–	–	45	–	–	–	–
1960	–	–	80	4	–	–	–
1961	–	40	–	–	–	–	–
1962	–	76	–	–	–	–	–
1968	–	28	–	–	–	–	–
1969	–	56	–	–	–	–	–
1970	–	68	110	–	–	–	–
1971	–	12	45	–	–	–	–
1972/73	–	4	–	–	2	–	–
1974	–	–	–	–	–	5	10
1977	–	–	–	–	–	49	–
1978	–	–	–	–	–	61	–
1979	–	–	–	–	–	20	20
1986	–	–	–	–	–	75	25
1987	–	–	–	–	–	20	–
1988	–	–	–	–	–	60	20
1990	–	–	–	–	–	75	25
1991	–	–	–	–	–	85	20
Summe	24	608	320	5	2	450	120

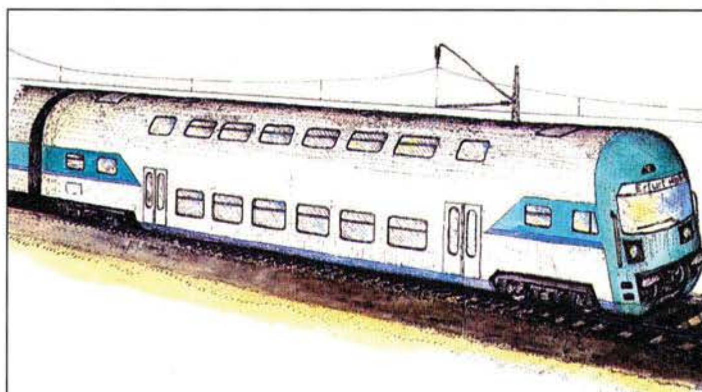
Hinweise und Gattungsschlüssel
Die Wagen der kompletten Einheiten sind einzeln berücksichtigt. Es bedeuten:
D – Doppelstock, B – 2. Klasse, v – vierteilig, u – Leitungswagen für Wendezug
q – incl. Steuerwagenabteil, m – länger als 24 m, z – zweiteilig
DGB – Doppelstockgliederzug, DGR – Doppelstockbufettwagen



Steuerwagen im alten Zustand im Bahnhof Warnemünde im Sommer 1992. *Foto: Kirsche*



Designmodell für die umzubauenden Doppelstock-Einzelwagen im Institut für Schienenfahrzeuge, Berlin, am 28. November 1991. *Foto: Hahn*



Der neue Steuerwagen aus Görlitz. Eine erste Serie entsteht demnächst für die Deutsche Reichsbahn. *Zeichnung: Kerber*

ferung von 75 Doppelstockwagen bis Ende 1993. Die ersten Fahrzeuge sollen bereits ab Mitte 1993 erprobt, um dann im Regionalverkehr München – Augsburg eingesetzt zu werden. 55 Wagen erhalten ausschließlich 2.-Klasse-Einrichtungen, die restlichen 1./2.-Klasse-Einrichtungen. Der Bau von Steuerwagen ist für die Deutsche Bundesbahn noch nicht im Gespräch.

Dagegen wurden für die Deutsche Reichsbahn 100 Steuerwagen bestellt, um die durch den Verkehrsrückgang im Osten Deutschlands freigewordenen Einzelwagen mit Steuerleitungen im Wendezugbetrieb einsetzen zu können. Die neuen Steuerwagen sollen gemäß einer Vereinbarung zwischen dem Bundesbahn-Zentralamt Minden und der Waggonbau Görlitz GmbH bis Ende März 1993 ausgeliefert sein. Ihr Einsatz ist auf den elektrifizierten Regionalbahnrelationen in den Großräumen Berlin, Halle (Saale), Leipzig, Dresden, Erfurt und Rostock vorgesehen. Die von beiden deutschen Bahnen bestellten 175 Wagen haben einen Wert von rund 342 Mill. DM.

Am 1. Juli 1992 wurde damit begonnen, 500 der von 1974 bis 1988 gelieferten Doppelstock-Einzelwagen, eingeschlossen die Steuerwagen, im DR-Ausbesserungswerk Wittenberge mit der Inneneinrichtung und einem für die DR einheitlichen Design auszustatten. Äußerlich werden sich beide Fahrzeuggenerationen dann nur noch durch die unterschiedlichen Profilabmessungen im oberen Bereich der Wagenkästen unterscheiden. Die bis 1971 gebauten DB- und DG-Wagen werden schrittweise ausgemustert. *Wolf-Dietger Machel*

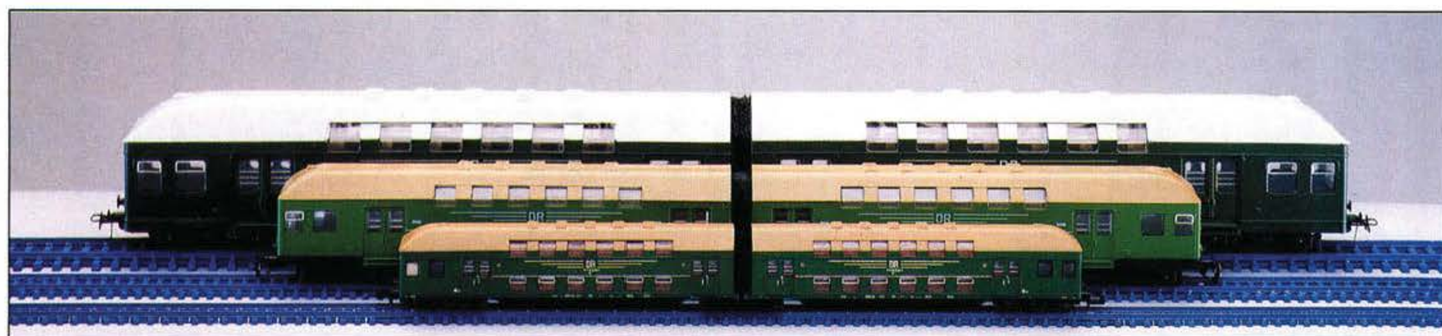


Foto: KLAWIAN

Drei Doppelstockwageneinheiten im Modell: SACHSENMODELLE stellt die Fahrzeuge in der Nenngröße H0 her, BTTB/Zeuke in TT, und für das N-Modelle steht die Firma MINITRIX.

Firma	Nenngr.	Modell-Typ	Kat.-Nr.
MINITRIX	N	Doppelwageneinheit mit 3achsigem Jacobsdrehgestell, Bemalung grün (DR), Steuerwagenabteile an den Stirnseiten	13355
LIMA	N	Doppelwageneinheit der Lübeck-Büchener Eisenbahn mit H-L-Beschriftung (gelb/grau), mit DB-Beschriftung (grün) und mit DR-Beschriftung (grün) 2achsiges Drehgestell, Steuerabteil-Stirnwände	16393/32
PIKO	N	Doppelwageneinheit mit 3achsigem Jacobsdrehgestell mit Steuerwagenabteilen an den Stirnseiten. Bemalung grün (DR)	Produktion eingestellt.
BTTB ZEUKE	TT	Doppelwageneinheit mit 3achsigem Jacobsdrehgestell in der Bemalung DR (grün) und S-Bahn Rostock (creme/blau). Stirnwand-Steuerabteil.	03733
		2teiliges Mittelteil mit zwei 3achsigen Jacobsdrehgestellen und Faltenbälgen. Bemalung grün (DR) und creme/blau. (S-Bahn Rostock)	03743
SACHSEN-MODELLE	H0	Doppelwageneinheit mit 3achsigem Drehgestell, mit DR-Beschriftung (grün) und S-Bahn Rostock (creme/blau)	14310
LIMA	H0	Dreierzug der Niederländischen Staatsbahn mit Steuerwagenkopf an einem Ende und Stromabnehmer	149723 K
		Einzelwagen zur Verlängerung des Dreierzuges.	309187 K
		Doppelwageneinheit mit 2achsigem Jacobsdrehgestell der Lübeck-Büchener Eisenbahn in der Bemalung H-L-Schnellverkehr (gelb/grau) und DB (grün) Steuerwagen-Stirnwände	309264 L
JOUEF	H0	Zweiachsiger Doppelstockwagen der ETAT (1879) mit offenem Oberdeck, grün.	5649



Ein Personenzug verläßt am 11. Juli 1978 Altenburg in Richtung Gera/Göschwitz. Die Lokomotive 65 1024 als auch der Doppelstockgliederzug sind Erzeugnisse des DDR-Schienenfahrzeugbaus. Wagen dieser Gattung waren zu diesem Zeitpunkt bereits nicht mehr im Schnellzugverkehr anzutreffen.

Foto: D. Wünschmann

Vor 65 gebaut, seit 20 Jahren zweigleisig und dampffrei

Der Hindenburgdamm

Über den 1927 eröffneten Hindenburgdamm führt eine zweigleisige Hauptbahn. Ein Bahndamm wie viele andere auch. Doch weit gefehlt! Einmalig ist seine Lage im Wattenmeer, in der einzigartigen amphibischen Landschaft. Denn der Wechsel von Ebbe und Flut und die alljährlichen Sturmfluten lassen die Landschaft nie zur Ruhe kommen...



Bahn, Auto und Flugzeug bieten heute gute Verbindungen in den Norden Schleswig-Holsteins und auf die Insel Sylt mit den Seebädern Westerland, Wenningstedt, Hörnum, List und anderen. Das aber war nicht immer so. Wer Mitte des vergangenen Jahrhunderts auf die Insel Sylt wollte, hatte einen weiten und anstrengenden Weg vor sich. Mit Wasserfahrzeugen ging's zu den Inselhäfen Keitum und Munkmarsch. Einen regelmäßigen Fährdienst gab's seit 1854, und zwar von Hoyer (Kreis Tondern) nach Munkmarsch.

Die Projekte

Schon damals diskutierten Ingenieure und Techniker über eine feste Dammverbindung. Denn bei gutem Wetter und Niedrigwasser konnte man fast trockenen Fußes auf die Insel gelangen. Doch zunächst blieb es bei Anregungen, Plänen und Projekten. Kamen 1855 erst 100 Kurgäste nach Sylt, waren es 1911 bereits 30 000. Zwischenzeitlich wurde die Fährroute weiter ausgebaut, u.a. 1870 bei Hoyer (Kreis Tondern) eine Schleuse gebaut. Auf dem Schleswig-Holsteinschen Festland, bis 1866 dänischer und dann preußischer Besitz, war ab 1844 das Eisenbahnzeitalter ausgebrochen. Die »König Christians VIII Ostseebahn« verband als erste dänische (!) Eisenbahn Altona mit Kiel. Zahlreiche Strecken folgten. Von Tondern entstand 1892 eine Verbindung nach Hoyer-Schleuse. Somit waren die Verbindungen nach Sylt wesentlich verbessert worden.

Bald wurden Stimmen laut, die endlich eine feste Verbindung Land – Insel forderten. Doch eine solche lehnte die inzwischen gegründete preußische Staatsbahn mit der Begründung ab, daß kein rentabler Betrieb möglich sei. Inzwischen hatte aber Sylt strategische Bedeutung erlangt, und nur deshalb kamen im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts ernsthafte Dammprojekte zustande. Im preußischen Eisenbahnanleihegesetz vom 28. Mai 1913 waren für den Bau einer Bahnverbindung von Niebüll nach Westerland, eingeschlossen der Verbindungsdamm, 10 Millionen Goldmark vorgesehen. Gleich danach begannen die ersten Vorarbeiten, Baumaschinen und Bagger wurden nach Nordfriesland gebracht. Im August 1914 brach der Weltkrieg aus. Die Arbeiten mußten eingestellt werden. Ohne Landverbindung baute man Sylt zu einer der stärksten Seefestungen des ersten Weltkrieges aus.



»Anlegestelle« für Spülbagger im Jahre 1923. Diese schwimmenden Arbeitsgeräte saugten Sand an und drückten ihn auf die Dammbaustelle. Diese Bautechnologie bewährte sich nicht.
Foto: Sylt-Archiv, Sammlung Fricke

Der Korridor

Nach der deutschen Niederlage bestimmten die alliierten Siegermächte im Jahre 1920 auf Initiative Dänemarks eine Volksabstimmung. Nach zwei Urnengängen wurde Schleswig geteilt. Der Norden fiel zum Königreich Dänemark, Süd-Schleswig verblieb beim Deutschen Reich. Die Grenzziehung hatte schließlich große Auswirkungen auf die Verbindung zur Insel Sylt. Der Knotenbahnhof Tondern (Tönder) und der Festlandshafen Hoyer



Erst das Einsetzen von Spundwänden ermöglichte eine feste Aufschüttung. 900-mm-spurige Transportbahnen dienten zur Anfuhr des Erdreiches (1925).
Foto: Sylt-Archiv, Sammlung Fricke

(Höjer)-Schleuse (Sleuse) waren jetzt dänisches Hoheitsgebiet. Um vom deutschen Reichsgebiet zur deutschen Insel Sylt zu gelangen, mußte dänisches Staatsgebiet durchquert oder zwischen Hamburg und Hörnum ein Bäderdampfer benutzt werden. Aber für viele Nordfriesen blieb nur der Transit durch den dänischen Korridor, der die Strecke Süderlügum – Tondern – Hoyer-Schleuse umfaßte. Strenge Visa-Vorschriften und zu verzollende Warentransporte hemmten auf Sylt Fremdenverkehr und Kurbetrieb.
1919 und 1920 kam deshalb wiederum ein Verbindungsbauwerk ins Gespräch. Es war bereits Thema der Abstimmungsdiskussion, um die Einwohner Sylts nicht ganz von den deutschen Festlandbewohnern abzuschneiden.



1967 war der Hindenburgdamm teilweise noch eingleisig. An der damals 40jährigen Bahnanlage hatte sich nichts geändert. Foto: Sammlung D. Lehmann



Dammboden. Doch Ebbe und Flut sowie nicht vorhersehbare Strömungen sorgten für eine gewisse Labilität des im Bau befindlichen Dammes. Im August 1923 machte eine Sturmflut die bereits geleistete Arbeit zunichte. Im Frühjahr 1924 rammten Bauarbeiter eine Spundwand aus Stahl ein. Sie stand 25 cm über dem normalen Hochwasser. An der Spundwand sorgten aufgeschüttete Steine für ausreichende Stabilität. Die Arbeiten am Spundwanddamm konnten bis zum 15. September 1925 fertiggestellt werden. Auf diesem soliden Fundament wuchs der Damm durch Anschwemmungen und Anbaggerungen weiter. Im Frühjahr 1926 wurde jede Menge Sand angeschüttet. Ende Juli 1926 lag der Bahndamm 2 m über dem Normalhochwasser. Mit 36 Millionen m³ Sand und

Der Dammbau

Zunächst entstand die Eisenbahnstrecke Niebüll – Klanxbüll, die am 9. Oktober 1922 eröffnet wurde. Der vorgesehene Dammbau mußte durch den Beginn der Inflation abermals verschoben werden. Er wurde schließlich im Rahmen eines Arbeitsbeschaffungsprogramms ab Mai 1923 in Angriff genommen. Nun wurde das Bauwerk als sogenannter zweiseitiger Seedeich und mit einer Fußbreite von über 50 m geplant. Die Höhe war auf 6,30 m über Grund festgelegt, wobei man sich für Sylt auf 6,24 m und für das Festlandsufer auf 6,80 m einigte. 6,30 m, das waren 2 m über dem damals höchsten bekannten Sturmfluthochwasser. Der Dammkörper sollte 11 km lang werden. Die 11 m breite Dammkrone sollte ein Auswaschen durch Spritzwasser verhindern. Rund 1 500 Beschäftigte fanden bei den Arbeiten Lohn und Brot. Angestellt waren sie beim »Neubauamt Dammbau Sylt«. Die Reichswasserstraßenverwaltung, die Reichsbahndirektion Altona und das Reichsbahnbauamt Flensburg waren ebenfalls für den Dammbau zuständig.
Zunächst entstanden die »Wasserwege« für die Spülbagger. An der geplanten Dammlinie sammelte sich Wattboden an. Schlick und Reisigbuschwerk kamen hinzu. Langsam wuchs der



Die in den 30er Jahren verlegte Ansichtskarte erschien aus Anlaß des Jubiläums »50 Jahre Hindenburgdamm« noch einmal als Nachdruck. Foto: Sammlung Machel



Die Sylter Inselbahn war nicht nur unter den Eisenbahnfreunden bekannt. Auch für viele Urlauber gehörte dieses Verkehrsmittel zum Umfeld auf der Insel.

Foto: Sammlung D. Lehmann


Ein Autozug nach Niebüll – Stimmung im Watt. *Foto: Fricke*

Boden, rund 320 000 t Steinen, mit Kies, Pfählen, Buschwerk bzw. Reisig und Stahlspundwänden wurde die Schlacht gegen das Wattenmeer endgültig gewonnen. Vom Spätsommer 1926 bis zum Juni 1927 wurde der Damm komplettiert. Das eingleisig aufgebaute Streckengleis von Klanxbüll nach Westerland (Sylt), Dammbau und Eisenbahn verschlangen rund 25 Millionen Reichsmark.

Die Einweihung

Am 1. Juni 1927 wurde der Damm festlich eingeweiht. Den Eröffnungszug zog ein norddeutscher Flachlandrenner dieser Zeit: eine Lokomotive der Baureihe 17.10 (ex pr S 10.1). Zunächst wurde die Neubaustrecke in Klanxbüll dem öffentlichen Verkehr übergeben. Anschließend fuhr der Sonderzug über den Damm bis zum Bahnhof Westerland (Sylt). Reichspräsident Paul v. Hindenburg verließ hier den Zug, durchschritt Ehrenspaliere und begab sich per Automobil in die Stadt. Dort fand mit 250 Gästen die offizielle Eröffnungsfeier statt. Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr. Dorpmüller brachte schon während einer Festansprache in Klanxbüll zum Ausdruck, daß der neue Damm als »Symbol der Einigkeit der deutschen Volksstämme« anzusehen sei und hob dafür als Vorbild den Reichspräsidenten hervor. In Westerland sagte Generaldirektor Dr. Dorpmüller schließlich als Schlußsatz »...Darum wollen wir den Eisenbahndamm auf seinen Namen taufen.« Seitdem gibt es den Hindenburgdamm.

Nach dem rauschenden Fest kam der graue Alltag. Doch die in den Damm gesteckten Erwartungen blieben zunächst aus. Für die Fahrkarte über den Damm mußte man den Preis für 50 Tarifkilometern statt der tatsächlichen 11 km zahlen. So kostete eine Fahrt in der 2. Klasse (heutige 1. Klasse) von Westerland nach Morsum 60 Rpf, die weiteren 17 km über den Damm nach Klanxbüll jedoch 4,50 RM. Ebenfalls angehoben wurden die Frachtgebühren. Mit den »Dammzuschlägen« tilgte man die für den Dammbau aufgenommenen Kredite.

Allmählich wurden die Tarife normalisiert. Ab 15. September 1933 brauchten die Sylter Einwohner bei Behördenfahrten keine Zuschläge mehr bezahlen. Am 1. Mai 1938 senkte man den Dammzuschlag um 20%. Im Jahre 1940 wurde er schließlich gänzlich abgeschafft.

Ab Mitte der 30er Jahre stieg das Verkehrsaufkommen ständig an. Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und die verdeckte Aufrüstung trugen dazu bei. Wiederum wurde Sylt zu einer Festung ausgebaut.

Die geplanten, öffentlichen Autotransporte über den Hindenburgdamm kamen erst nach dem zweiten Weltkrieg zustande. Die ersten per Bahn regelmäßig über den Damm bewegten Autos gehörten der Wehrmacht. Hinzu kamen einige Insulaner, die sich ein Auto leisten konnten.

Die Nachkriegszeit

Nach dem zweiten Weltkrieg ließen die britischen Besatzungsgruppen ihre Kraftfahrzeuge per Schiene über den Hindenburgdamm fahren.

Mit dem Wirtschaftswunder im Westen Deutschlands kam der Fremdenverkehr auf Sylt in Gang. Mehr und mehr gehörte dazu das private Auto.

Von 60 000 Autos im Jahre 1956 über 436 000 Fahrzeuge im Jahre 1976 wurden 1991 922 605 Autos über den Damm gefahren, und wenn die Steigerungsraten so weitergehen, werden wohl bald eine Million erreicht sein.

An Spitzentagen werden heute mehr als 30 Züge nur fürs Automobil gefahren. Alle 25 Minuten ist ein Zug in Niebüll oder Westerland beladen und kann auf die Reise gehen. Der Autotransport über den Damm bringt der DB zwar gute Einnahmen, aber es muß auch kräftig investiert werden, um die ständig steigende Autolawine zu befördern.


Der IC 823 aus Westerland erreicht mit der Versuchslokomotive MaK DE 1024 (DB 230 001) am 4. Juli 1992 Niebüll. *Foto: Fricke*

Der Kreuzungsbahnhof Dammitte wurde 1954 aufgebaut, 1970 das zweite Gleis vom Bahnhof Klanxbüll zur Dammitte verlegt. 1972 wurde der Damm vollständig zweigleisig ausgebaut und letztmalig die Dampftraktion eingesetzt. Vollständig zweigleisig ausgebaut ist der Abschnitt Morsum – Klanxbüll. Trotzdem ist der Abschnitt Westerland – Niebüll aber noch heute teilweise eingleisig und erreicht in den Sommermonaten ständig seine Kapazitätsgrenze. Hinzu kommt, daß die sicherungstechnischen Anlagen z.T. veraltert sind. Mechanische Stellwerke, elektromechanische Einheitsstellwerke und Formsignale gibt es hier noch heute. Bisher wurde mit den Investitionen gezögert, vor allem deshalb, weil die Strecke nur wenige Monate im Jahr voll ausgelastet ist. In den Wintermonaten versinkt die Strecke in einen Dornröschenschlaf, der nur zu den Festtagen unterbrochen wird.

Der allgemeine Autoboom hatte aber nicht nur gute Seiten für die Bahn. Neben wachsenden Umweltschäden wurde auch das Schienennetz der privaten Sylter Inselbahn ein Opfer der durch die Deutsche Bundesbahn angeschwemmten Autowelle. Die Sylter Inselbahn entstand von 1888 bis 1908 und reichte von Munkmarsch bis Westerland, von Westerland nach Hörnum und von Westerland bis nach List an die nördlichste Spitze Deutschlands. 1972 wurde die meterspurige Inselbahn endgültig stillgelegt. Heute befinden sich auf den Trassen Wander- und Radwege, und Unmotorisierte dürfen sich in den Bus quetschen.

Doch zurück zum Damm.

Die Zusatzfunktionen

Der Hindenburgdamm ist auch ein Landesschutzdeich und ein Stützdeich zur Landgewinnung an der Festlandsküste, dabei aber ein zweischneidiges Schwert. Auf der Festlandseite wuchs das Land, auf der Inselseite machten sich jedoch erhöhte Wasserstände bemerkbar, was zu Landverlusten führte. Neue, erhöhte Deiche mußten deshalb auf Sylt angelegt werden. Das Meer nimmt, das Meer gibt – und: Sylt ohne Hindenburgdamm? Einfach undenkbar.

Christian Fricke

ATAC-Gelenk-Tw 7081 an der neuen Endhaltestelle Piazzale Flaminio am 24. September 1990.

Straßenbahnen in Rom

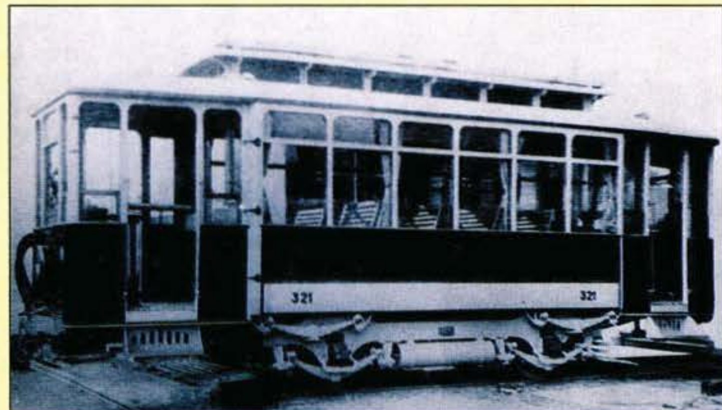
Italiens Hauptstadt ist durch unzählige Bauten und eine geschichtsträchtige Vergangenheit weltberühmt. Vielfältig ist das römische Nahverkehrssystem, wozu auch die Straßenbahn zählt. Sie gewinnt wieder an Bedeutung und wird ausgebaut.

In der römischen Kaiserzeit, 31 v. Chr. – 476 n. Chr., zählte die auf sieben vulkanischen Tuffhügeln errichtete Stadt über eine Millionen Einwohner. Im 13. Jahrhundert waren es nur noch 35 000 Menschen. Eine neue Blüte erreichte Rom vom 15. bis 18. Jahrhundert in der Renaissance und im Barock. Im 19. Jahrhundert stieg die Einwohnerzahl durch die allgemeine Industrialisierung drastisch an. Wohnten 1860 in Rom 184 000 Einwohner, waren es 1901 bereits 462 000. 1931 zählte Italiens Hauptstadt 1 008 000 Einwohner. Heute hat Rom fast die Drei-Millionen-Grenze erreicht.

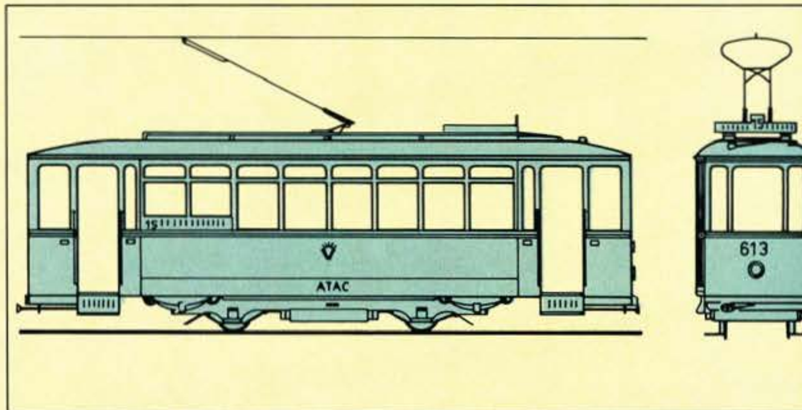
1445- und 950 mm

Mit dieser aufstrebenden Entwicklung entstand ein ausgedehntes Nahverkehrsnetz. Bereits 1879 gab es in Rom ein städtisches Pferdebahnnetz, das im Linksverkehr betrieben wurde. Um 1895 begann die Elektrifizierung des 1445-mm-spurigen Straßenbahnnetzes. 1904 verfügte Rom bereits über 11 elektrische und noch zwei mit Pferden betriebene Straßenbahnlinien. Hinzu kamen zahlreiche Omnibusverbindungen. Eine Besonderheit bildete der 1902 eröffnete Quirinalstunnel. Das 380 m lange Bauwerk wurde von zwei Straßenbahnlinien durchfahren. Bemerkenswert ist außerdem, daß auf Ringstrecken trotz gleicher Linienführung die Gegenbahn stets eine andere Liniennummer trug.

Von 1904 bis 1927 verkehrte außerdem eine Dampfstraßenbahn (vorher Pferdebahn) weitgehend auf eigenem Bahnkörper nahe vom Depot an der Porta San Lorenzo aus entlang der Via Tiburtina nach Tivoli. Eine »Tramvia dei Castelli« genannte Überlandstraßenbahn wurde um 1908 angelegt und führte meist auf eigenem Gleiskörper von Roma-Termini bis in die 20 km entfernten Albaner Berge, einem bekannten Ausflugsgebiet. Dieses Streckennetz existierte bis 1965 und wurde von der »Società Tramvie e Ferrovie Elettricche di Roma« (STEFER) betrieben. Weiterhin bestand von etwa 1908 bis 1933 eine 950-mm-spurige Überlandbahn im Norden von Rom. Auf dieser nach Civita Castellana führenden Bahn fand auch Güterverkehr statt. Sie wurde ab 1934 durch eine regelspurige Strecke auf besonderem Bahnkörper bis Viterbo ersetzt, die heute zur ACOTRAL-S-Bahn gehört. Seit 1916 existiert außerdem die von STEFER betriebene, von Roma-Laziali ausgehende, 1925 bis nach Fiuggi verlängerte und heute bis Pantano zurückgezogene 950-mm-Überlandbahnlinie. 1924 gab es in Rom 31 Straßenbahnlinien, die ein Alt-



Zweirichtungs-Tw 321 der »Società Romana Tramvie e Omnibus« im Anlieferungszustand (1919). *Sammlung: Verfasser*



Einrichtungs-Tw von ATAC im Zustand von 1960, Baujahr 20er Jahre, mit blaßgrün – mittelgrüner Farbgebung. *Zeichnung: Verfasser*



ACOTRAL-Wendezug-Tw 820 neuester Bauart beim Durchfahren der Porta Maggiore am 24. September 1990.

den Linien 14, 516 und 517 in die Vororte fahren, rollen innerhalb Roms die Linien 13, 19, 19 »durchgestrichen« und 30 »durchgestrichen« als Massenverkehrsmittel mit dichter Wagenfolge. Auf einer kürzlich errichteten Neubaustrecke fährt die Linie 225.

Fahrzeugpark

Seit Aufnahme des elektrischen Betriebes waren bei der städtischen Straßenbahn und heutigen ATAC sieben Triebwagengenerationen im Einsatz. Die um 1895 beschafften Triebwagen hatten je



ATAC-Tw 8043 als dreitüriges Rekofahrzeug mit vergrößterter Frontscheibe und Seitenfenstern an der Endstelle Viale P. Togliatti am 4. November 1990.

stadtnetz, ein bis etwa 1 km von der Stadtmauer entferntes Peripherienetz, wozu auch der Bereich östlich der Linie Termini – Colosseo zählt, und die Vorstadt- bzw. Überlandstrecken bedienten. 1925 wurde bei der römischen Straßenbahn der Rechtsverkehr eingeführt.

Straßenbahnlose Altstadt

Im Jahre 1929 erreichte das Straßenbahnnetz mit 53 städtischen Linien seine größte Ausdehnung. Durch den steigenden Individualverkehr wurden bis 1933 sämtliche Straßenbahnstrecken im Altstadtgebiet stillgelegt und durch Busse ersetzt. Fortan fuhren die Straßenbahnen nur noch im Peripherie- und Vorstadtbereich.

ATAC und STEFER

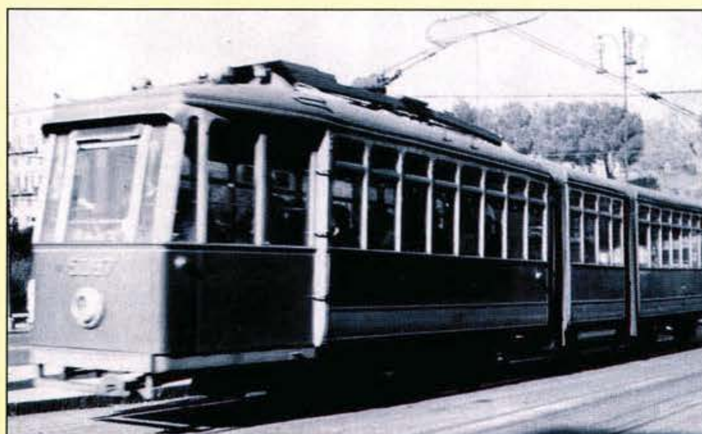
Die städtischen Straßenbahnen und einige Lokallinien wurden 1939 zu einem Unternehmen mit der Bezeichnung »Azienda Tramvie e Autobus del Comune di Roma« (ATAC) zusammengefaßt. Für die Überlandbahnstrecken war weiterhin die STEFER zuständig.
Der zweite Weltkrieg ging auch an der Straßenbahn nicht spurlos vorüber (Zerstörung des Viaduktes von Ariccia). Nachdem das Streckennetz wieder hergestellt war, zählte dieses Verkehrsmittel weiterhin zu den wichtigsten der Stadt. Im Jahre 1959 wurden 21 Tages- und 6 Nacht-Straßenbahnlinien betrieben. In Vorbereitung der Olympischen Spiele im Spätsommer 1960 wurden im Norden von Rom weitere Straßenbahnstrecken zugunsten des Busverkehrs aufgegeben. Diese Entwicklung hielt bis zum Jahre 1979 an, so daß die ATAC nur noch drei Straßenbahnlinien und die STEFER, zwischenzeitlich in »Azienda Consortile Trasporti nel Lazio« (ACOTRAL) umbenannt, die 950-mm-spurige und eine als Rudiment des einstigen Albaner-Berge-Systems betriebene Strecke befuhr. Letztere wurde 1980, nach Inbetriebnahme der U-Bahnstrecke A, stillgelegt.

Umdenken

Dennoch setzte inzwischen ein Umdenken ein. Trotz getrennter Busspuren kamen die Omnibusse im täglichen Verkehrschaos nur sehr langsam voran. Daher blieb das noch vorhandene Straßenbahnnetz erhalten und wird seitdem überwiegend auf eigenem Gleiskörper ausgebaut. Derzeit verkehren im Großraum Rom acht Straßenbahnlinien. Während die in Termini beginnen-



Dasselbe in Grün: ATAC-Tw 2151 an gleicher Endstelle (siehe oben), ebenfalls 4. November 1990.



ATAC-Doppelgelenk-Tw 5097 um 1960 nahe des Colosseo, grüne Farbgebung.

sechs Seitenfenster, Oberlichtaufbauten und Druckluftbremsen. Die zweite Fahrzeuggeneration folgte in den 20er Jahren. Die zweiachsigen Trieb- und Beiwagen waren bereits für den Einrichtungsverkehr konzipiert, hatten acht Seitenfenster und ebenfalls Druckluftbremsen erhalten. 1960 gehörten diese Fahrzeuge noch zum täglichen Bild.
Von 1927 bis 1933 wurden die ersten Drehgestellwagen geliefert. Ende der 80er Jahre gab es davon noch rund 100 Fahrzeuge, die untereinander geringe bauliche Unterschiede (Fensterteilung, Drehgestelltypen) aufwei-

sen und Wagennummern ab 2001 tragen. Eine Art Modernisierungswagen entstand Ende der 40er Jahre aus Fahrzeugen der zweiten Generation. Dabei handelte es sich um etwa 50 Doppelgelenkfahrzeuge, die – ab 5001 numeriert – um 1970 endgültig ausgemustert waren.

Von 1947 bis 1949 wurden 50 sechsachsige Gelenktriebwagen mit Druckluft- und elektrischen Bremsen beschafft. Diese Fahrzeuge mit den Nummern ab 7001 werden heute noch u.a. auf den Linien 19, 516, 517 und 225 genutzt. Ab 1956 setzte man schließlich 20 vierachsige Triebwagen der Bauart »All-Electric-



ATAC-Wendezug-Tw 9001 neuester Bauart während einer Probefahrt vor der Porta Maggiore am 24. September 1990.



Einfahrt eines Steuer- und Triebwagen-Wendezuges älterer Bauart der ACOTRAL in den Bahnhof Gotte Celoni am 6. November 1990.

Cars« (Nummern ab 8001) ein. Im Zuge der Modernisierung des Straßenbahnnetzes wurden 1989/90 die ersten dreigliedrigen, sechsachsigen Stadtbahnwagen beschafft. Sie sind auf der Linie 225 anzutreffen, wurden von der Firma Socimi gebaut und erhielten Nummern ab 9001.

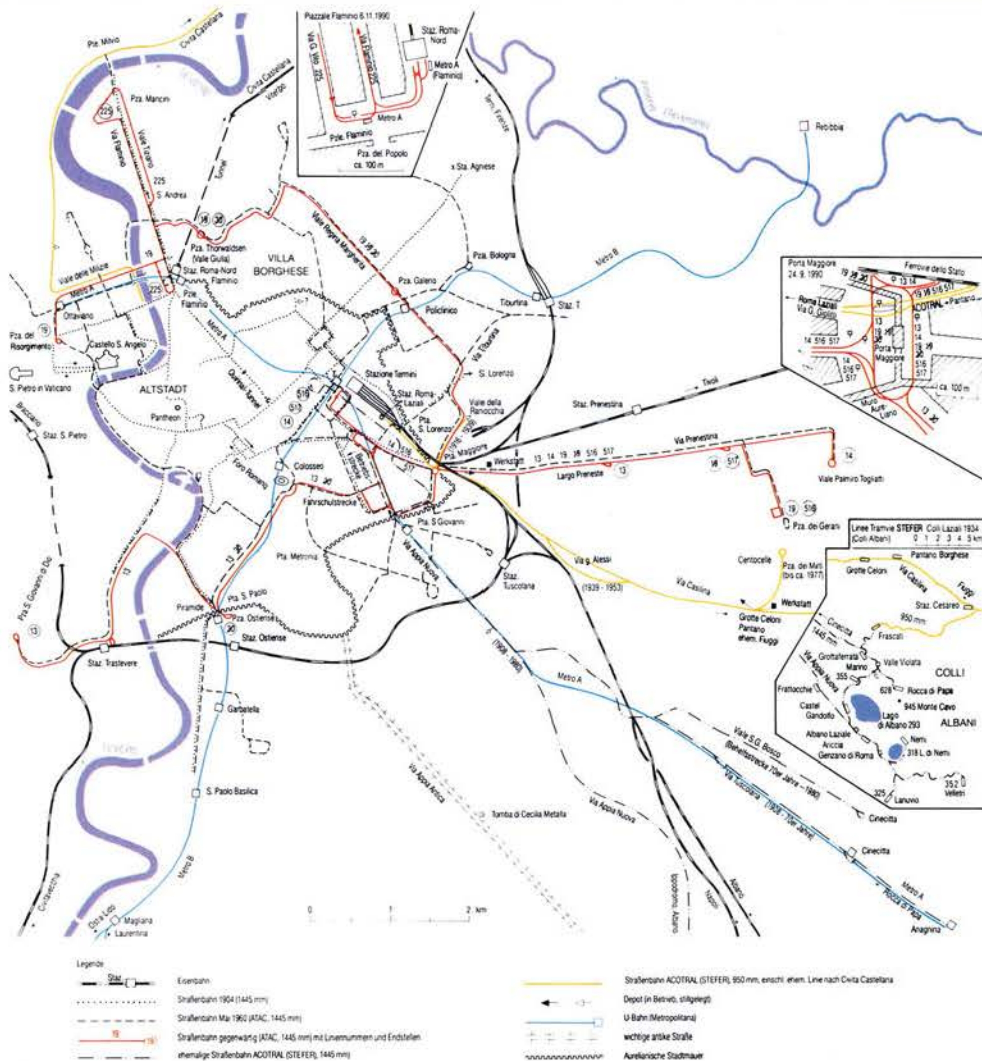
Von der ACOTRAL-(STEFER-) Überlandstraßenbahn der Breitspur ist am U-Bahnhof Anagnina der Denkmal-Triebwagen 82 zu besichtigen. In den letzten Betriebsjahren zählten lediglich noch 66 vier- und sechsachsige Triebwagen, die überwiegend den Reihen ab 2000 und ab 7000 der städtischen Straßenbahn ähneln, zum Bestand. Auf der Schmalspurstraßenbahn von Roma-Laziali in Richtung Pantano verkehren aus den 30er Jahren stammende, aber modernisierte vierachsige Dreiwagenzüge im Wendezugbetrieb (Nummern bis über 400). Hinzu kommen hier achtachsige Gelenktriebwagen mit abgerundetem Frontteil (Nummern 801, 802, 811 – 817) sowie moderne, ebenfalls achtachsige Gelenkzüge mit den Nummern 820 – 825, die von Ansaldo (TIBB) hergestellt wurden. Sämtliche ACOTRAL-Fahrzeuge sind mit Druckluftbremsen, die neuesten Wagen zusätzlich mit elektrischen Bremsen ausgerüstet.

Neuer Anfang

Das seit 1955 entstandene U-Bahnnetz hat wesentlich zum Ausbau des städtischen Nahverkehrs beigetragen. Viele Jahre war das Ende der Straßenbahn vorprogrammiert. Nicht zuletzt durch den expandierenden Individualverkehr begann noch rechtzeitig eine Kehrtwendung in Richtung Straßenbahn. Neue Fahrzeuggenerationen, sinnvolle Streckenverlegungen und Neubaustrecken werden dafür sorgen, daß die Straßenbahn in Italiens Hauptstadt als ein modernes Nahverkehrsmittel in das nächste Jahrhundert fährt.

Dr. Lothar Behrendt

Fotos und Zeichnung: Verfasser



■ Der japanische Autohersteller **Toyota will** künftig rund **1700 Lkw-Fahrten** pro Jahr **einsparen**. Die bisher in Hamburg und Bremen gelöschte Ersatzteile-Fracht wird gegenwärtig mit dem Lkw zum Zentrallager nach Köln gebracht. Künftig landen die Container in Rotterdam an und werden auf Rheinschiffe für Köln umgeladen. Außerdem soll das bisher geübte Verfahren geändert werden, die Container von Wladiwostok nach Brest mit der Transsib und von dort mit russischen Lkw nach Deutschland zu befördern. Hier soll künftig durchgehend die Bahn zum Zuge kommen. *DVZ*

■ **Für das Zug- und Stationspersonal der SBB** ist seit dem 1. Juli die **Mützentragepflicht aufgehoben**. Die für Mitte 1993 ins Haus stehenden neuen Uniformen bei den SBB sehen grundsätzlich keine Kopfbedeckungen mehr vor, was bei den eidgenössischen Eisenbahnern mit schütterem Haarwuchs bereits Befürchtungen wegen vermehrter Erkältungen hervorgerufen hat. *MEB*

■ Die belgischen, deutschen, französischen und niederländischen Bahnen haben die **gemeinsame Bestellung von** insgesamt **37 Hochgeschwindigkeitstriebzügen** vereinbart. Nach der 1996 beginnenden Auslieferung sollen die ersten 27 Züge die europäischen Schnellverbindungen zwischen Paris, Brüssel und Köln/Amsterdam mit bis zu 300 km/h befahren und damit die Reisezeiten z.B. zwischen Köln und Paris von 5,10 auf 3,47 Stunden verkürzen. Die zehnteiligen Garnituren bestehen jeweils aus zwei Triebköpfen und acht Mittelwagen mit 120 Sitzplätzen in der ersten und 257 in der zweiten Klasse. Die Hochgeschwindigkeitszüge, die von einer französisch/belgischen Firmengruppe unter Führung von GEC-Alsthom geliefert werden sollen, weisen eine Leistung von 8800 kW (rund 12 500 PS) auf und können unter vier verschiedenen Stromsystemen eingesetzt werden. *MEB*

■ Auf der **Generalversammlung der INTERFRIGO** im Juni 1992 in Balatonboglár (Ungarn) wurde Norbert H. Kern, Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn (DB), neu in den INTERFRIGO-Verwaltungsrat gewählt. Er löst das inzwischen in den Ruhestand getretene Mitglied des Vorstandes der DB, Dipl.-Ing. Hans Wiedemann, ab. Norbert Kern ist neuer Ressortvorstand Güterverkehr der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn.
Der INTERFRIGO-Verwaltungsrat setzt sich aus Vertretern der acht westeuropäischen Gründerbahnen sowie einem Vertreter der mittel- und osteuropäischen Bahnen zusammen. *IP*

Die Baureihe 229/219 in veränderter Form



Der Beitrag über die Baureihe 229 von Klaus D. Holzborn in Heft 6/92 enthält einige Unkorrektheiten, die hier ausgeräumt werden sollen.
Umbau Nr. 1
Der Einsatz von DDR-Motoren 12 KVD AL 4 als Ersatz für die eingebauten Maybach-Motoren wurde bereits bei der Konstruktion der Lokomotive berücksichtigt. Allerdings hatte niemand mit dem so rasch eintretenden Ausfall der Maybach-Lizenzmotoren gerechnet. Neben den genannten DDR-Motoren erhielten die Lokomotiven beim ersten Umbau nicht Dreiwandler-, sondern Zweiwandlergetriebe mit Zusatzwandler. Dieser Zusatzwandler wird beim Einschalten des Heizgenerators und der dadurch bedingten Herabsetzung der Traktionsleistung nicht benutzt.
Umbau Nr. 2
Ab Herbst 1989 standen Serienmotoren der Bauform 12 KVD AL 5 mit 1100 kW zur Verfügung. Damit begann der Umbau auf diese Motoren und auf Dreiwandlergetriebe. Bei dieser Version steht auch bei Heizgeneratorbetrieb die nicht benötigte Heizleistung als Traktionsenergie zur Verfügung. Die beiden bei der Regentalbahn AG behandelten Fahrzeuge waren bereits auf 12 KVD AL 4-Motoren umgebaut; sie wurden dort lediglich aufgearbeitet und erhielten einen neuen Lack.
Umbau Nr. 3
Der dritte Umbau erfolgte nicht bei Krupp, sondern als Regelausführung der DR seit August 1990 im Raw Chemnitz. Dabei erhalten die Lokomotiven Motoren 12 KVD AL 5, Dreiwandlergetriebe, MESA (z.T. schon bei Umbau 1 und 2), PZ 80 und Heizungsvielfachsteuerung. Betroffen von diesem Umbau sind auch Fahrzeuge, die bereits die Umbauten 1 und 2 hinter sich haben.
Der Umbau bei Krupp in Essen ist zeitlich der vierte Umbau, allerdings sind davon lediglich Fahrzeuge betroffen, die noch in der Ursprungsausführung eingesetzt oder schon z-gestellt waren.
Unser Bild vom Mai 1991 zeigt die 119 074 nach Umbau Nr. 3 (6. bis 10. Januar 1991) im Bw Aue. Über den oberen Ecken des Betriebsnummernschildes sind die Steckdosen für Heizungsvielfachsteuerung angebracht. Auf dem Dach zwischen dem oberen Spitzensignal und dem Lichtmast sieht man die MESA-Antenne; der PZB-Magnet hängt zwischen der ersten und der zweiten Achse unter dem vorderen Führerstand.

Text und Foto: U. Arnold, Machern

Dampf bei der Parkeisenbahn Gera



Auf der 850 m langen 600-mm-spurigen Parkeisenbahn Gera fährt seit dem 28. Juni 1992 die Dampflokomotive Nr. 3 des Feldbahnmuseums Frankfurt (Main). Die Bn2t des Typs Riesa wurde 1948 von Henschel gebaut und mit der Fabrik-Nummer 20833 an eine Baufirma ausgeliefert. Im Juli 1991 im Raw Görlitz einer kompletten Hauptuntersuchung unterzogen, befindet sich diese Maschine nunmehr in einem tadellosen Zustand. Der Eigentümer der Lokomotive, Herr Bernd Amende, macht noch bis Ende September Dampfbetrieb zur Freude aller Besucher des Geraer Tierparks. Seit dem 1. Januar 1992 gehören Parkeisenbahn und Tierpark als gemeinsame Einrichtung zum Kulturamt der Stadt Gera. Vorgesehen ist der Wiederaufbau der parkbahneigenen Dampflokomotive. Es handelt sich dabei um eine ehemalige Werklok eines Steinbruchs bei Kamenz (Bn2t, Hersteller Jung, Fabrik-Nummer 8293).
Die frühere Pioniereisenbahn Gera gehört zu den jüngsten Betrieben dieser Art im Osten Deutschlands. Sie wurde anläßlich eines Dahlienfestes der Stadt Gera am 6. September 1975 eröffnet. Eine Akkumulatorenlokomotive, die von der Wismut übernommen und umgebaut werden mußte, zwei Diesellokomotiven (Ex-Pioniereisenbahn-Berlin) und neu gebaute Personenwagen gehören zum Fahrzeugpark der Bahn. Die Personenwagen bewähren sich gut und ließen sich problemlos für andere Bahnen dieser Art nachbauen.

Text: K. Herzer, Gera,
Foto: B. Amende, Frankfurt (M.)

Altbautriebwagen zum Aufarbeiten in Leipzig



Derzeit sind auf dem Gelände des Bw Leipzig Hbf Süd zwei dreiteilige Schnelltriebwagen abgestellt. Am 28. April 1992 traf der 182 251 (Bauart Leipzig, SVT 137 234) in Leipzig ein. Er stand bisher in Basdorf. Am 2. Mai 1992 folgte ihm der 182 009/509/010 (Bauart Köln, ex SVT 138 856), der in den letzten Jahren in Berlin-Schöneweide als Mannschaftsunterkunft diente. Beide Züge sollen im Bw Leipzig Hbf Süd für historische Zwecke aufgearbeitet werden. Auftraggeber sind private Interessenten, für den 183 251 der Eisenbahnkurier-Verlag.

Die Fertigstellung der Züge hängt von den Finanzierungsmöglichkeiten der Auftraggeber ab.

Beide Triebwagen wurden 1935 bzw. 1938 von den Linke-Hofmann-Werken in Breslau gebaut und besaßen ursprünglich je zwei Maybach-Dieselmotoren des Typs GO 6 sowie elektrische Kraftübertragung von Siemens-Schuckert. Der SVT 137 234 kam im Jahre 1955 als Schadwagen von den PKP, wurde im Raw Wittenberge instand gesetzt und dann im planmäßigen Fernverkehr genutzt. Bis 1973 diente er auch als Salonzug für die DDR-Regierung. Der SVT 138 856 gelangte erst 1959 zur DR, nachdem er bis dahin bei der Deutschen Bundesbahn als VT 06 502 im Einsatz war und dort durch die Anlieferung der Neubautriebwagen entbehrlich wurde. 1965 mit ČKD-Dieselmotoren ausgerüstet, verkehrte er als 182 009/509/010 bis in die 70er Jahre auf internationalen Strecken. Seine letzte Bremsrevision erhielt der Triebzug am 30. Januar 1979 im Raw Wittenberge.

Auf dem Bild: 182 009/509/010 am 18. Mai 1992 im Bw Leipzig Hbf Süd.

Text und Foto: S. Klein, Wolfen

Schmalspurige Dampflokomotive im Erfurter Festumzug

Am Festumzug anläßlich des 1250jährigen Jubiläums der Stadt Erfurt nahm als Gruß aus dem Mansfelder Land auch eine rauchende Schmalspurbahndampflokomotive teil.

Die Lokomotive wurde 1931 als Dh2t von Orenstein & Koppel an die Mansfelder Bergwerksbahn mit der Fabrik-Nummer 12738 ausgeliefert und verkehrte auf dem 750-mm-Streckennetz bis 1990 vor Güterzügen.

Heute gehört die Maschine zur Mansfeld-Transport GmbH als betriebsfähiges Museumsfahrzeug (siehe MEB 1/91, S.35).

Text und Foto: A. Heinemann, Rbd Erfurt



Historischer Straßentriebwagen in Frankfurt (Oder)



In Frankfurt (Oder) wurde Ende März 1992 der historische Triebwagen 60 in Betrieb genommen (s. Bild). Er gehört zu einer Serie von drei Triebwagen, die im Jahre 1936 in der Waggonfabrik Wismar hergestellt wurden und in Frankfurt (Oder) zunächst die Nummern 58 bis 60 erhielten. 1975 war der Wagen 60 im Liniendienst entbehrlich und diente bis 1988 als Arbeitswagen 5. Der ursprünglich als Museumsfahrzeug vorgesehene Triebwagen 58 aus der gleichen Serie wurde wegen seines schlechten Zustandes zugunsten des Triebwagens 60 ausgetauscht. Er erhielt völlig neue Außenbleche und eine fast vollständig neue Inneneinrichtung gemäß der 60er Jahre. Die elektrische Anlage wurde überholt.

Text und Foto: D. Kalitzke, Frankfurt (O.)

■ Die Anzahl der beim Berliner Fahrgastverband eingegangenen **Beschwerden** ist von 264 im letzten Quartal 1991 auf über 360 in den ersten drei Monaten dieses Jahres **gestiegen**. An der Spitze rangieren Klagen über Busse und Busfahrer, dann folgen Straßen- und U-Bahn. Zurückgegangen sind die Unmutsäußerungen über die S-Bahn. *Nz*

■ Ein **Parkhaus für Fahrräder** mit 200 bewachten Stellplätzen für eine Mark pro Tag, zehn Mark pro Monat oder 100 Mark pro Jahr ist in der ehemaligen Expreßguthalle des Hauptbahnhofs Bielefeld eingerichtet worden. *dpa*

■ Einerseits werben die **Deutschen Bahnen** für ihre Fahrradausleihen am Bahnhof, andererseits sind sie **kaum in der Lage, Fahrräder zu transportieren**, da es eklatant an Gepäckwagen mangelt. Auch Züge, die mit Gepäckwagen ausgewiesen sind, haben oft keine, selbst nicht in InterRegio-Zügen. *MEB*

■ Die Schwedischen Staatsbahnen (SJ) rechnen mit einer **Verdoppelung der Gütermengen im Eisenbahnfährverkehr** auf der TS-Linie **Trelleborg–Saßnitz** innerhalb der nächsten zehn Jahre. Trotz der gegenwärtigen Flaute denke man bei den SJ über eine verstärkte Nutzung des nicht ausgelasteten Fährhafens Mukran nach. *AB*

■ Die für Anfang Juli vorbereitet gewesene Eröffnung des Bahngrenzüberganges **zwischen Bärenstein und Weipert** hat nicht stattgefunden. Das tschechische Innenministerium erklärte dazu, daß aus Kostengründen bis Ende 1992 keine zusätzlichen Übergänge nach Sachsen und Bayern geschaffen werden könnten. *NZ*

■ Anstelle der Junioren-, Senioren-, Familien- und Taschengeldpässe, der Rosaroten Streckenkarte, des Bahn-Bonus-Heftes und der regionalen Sonderrückfahrkarten tritt ab 1. Oktober 1992 die **Bahn-Card**. Zum Preis von 220 Mark können Erwachsene ein Jahr lang alle deutschen Züge zum halben Preis benutzen. Ehepartner, Studenten und Schüler sowie Senioren zahlen 110 Mark für das Halb-Preis-Ticket. *LN*

■ Entsprechend dem sächsischen Hochschulstrukturgesetz wird die **Hochschule für Verkehrswesen »Friedrich List« in Dresden zum 30. September 1992 aufgelöst** und in die Technische Universität eingegliedert. Dem Plan des sächsischen Wissenschaftsministers, an der künftigen Fakultät für Verkehrswissenschaften ein Europäisches Verkehrsinstitut einzurichten, werden wenig Chancen eingeräumt, da wegen zu langer Unentschlossenheit viele namhafte Experten inzwischen die Hochschule und Sachsen verlassen haben. *DVZ*

■ **Die Präsidentin der Spanischen Staatsbahn (RENFE)**, Merce Sala, ist **ins Gerede gekommen**, weil sie auf dem Weg zur Arbeit in Madrid gern den von ihr benutzten Vorortzug selbst fährt, obwohl sie keine Triebwagenführerprüfung besitzt. Reisende hatten sich wiederholt über unqualifiziertes Bremsen und über Verspätungen beschwert. *BK*

■ Am 29. und 30. August steht ein **InterCityExpress für Schnupperfahrten** zwischen Weimar und Arnstadt bereit. *TA*

■ **Katzen**, Wellensittiche, Hamster u. dergl. **reisen** in Käfigen in deutschen Bahnen **frei. Für Hunde ist der halbe Fahrpreis zu zahlen**, höchstens jedoch hin und zurück 60 (im ICE 80) Mark. In Schlaf- und Liegewagen dürfen Hunde und Katzen nur »in geeigneten Behältnissen« und dann mitfahren, wenn der Besitzer das ganze Abteil für sich allein gebucht hat. Das Zugrestaurant ist für die Tiere tabu. *NZ*

■ Die Absicht, eine **TRANSRAPID-Verbindung** von Hamburg nach Berlin einzurichten, **trifft** bei der schleswig-holsteinischen Landesregierung **auf positive Resonanz**. Eindeutige ökologische Vorteile haben den Kieler Wirtschafts- und Verkehrsminister zum Fürsprecher werden lassen. Das einzige Hindernis: der noch ausstehende Vergleich der Wirtschaftlichkeit. *H*

■ **Busreisen** sind bei den neuen Bundesbürgern **beliebter** als bei den Süd-, West- und Norddeutschen: Für den Urlaub 1991 buchten 21 Prozent der Neubürger eine Busfahrt gegenüber 8 Prozent der Altbürger. Auch die Bahn wird in den Neuländern mit 13 gegen 9 Prozent intensiver genutzt. *NPC*

■ Vom 8. bis 10. September 1992 findet im Congreß Center in Berlin-Lichtenberg die **2. Internationale Konferenz der Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände** statt. Die Veranstaltung steht unter dem Generalthema »Leistungsfähige Eisenbahnen in Europa – Voraussetzungen für Wirtschaft und Wohlstand – Strategien in der Zukunft« und wird umrahmt von einer Foto-, Modell- und Video-Ausstellung namhafter europäischer Fachfirmen. *DB*

■ Die **ÖBB** erhalten **elektrische Lokomotiven für hohe Geschwindigkeiten**. Zunächst werden drei Lokomotiven der neuen Reihe 1012 beschafft. Sie sind bei der SGP-Verkehrstechnik für 30 Mill. DM in Auftrag gegeben worden. Den elektrischen Teil bauen ABB, ELIN und Siemens unter Federführung von Siemens. Die mit Drehstromtechnik ausgerüsteten Maschinen werden sowohl für den Reise- als auch für den Güterzugdienst vorgesehen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 230 km/h, die Antriebsleistung 6 000 kW. *rrr*

Salonwagen des Kaisers zur Zeit in Potsdam



In den kommenden Monaten wird der »Salonwagen Berlin 11«, der von 1889 bis 1918 von Wilhelm II. genutzt worden war und zwischen 1920 und 1943 im Berliner Verkehrs- und Baumuseum stand, vollständig wieder aufgearbeitet und anschließend dauerhaft ausgestellt. MEB hat über das Schicksal des Wagens in Heft 5/91 berichtet. Verhandlungen zwischen der Deutschen Reichsbahn, dem Verkehrsmuseum Dresden und dem Museum für Verkehr und Technik Berlin führten im Mai 1992 zum Durchbruch, die Zukunft des historisch wertvollen Fahrzeugs in gemeinsamer Anstrengung zu sichern. Das Verkehrsmuseum Nürnberg hat daran mitgewirkt. Im Reichsbahnausbesserungswerk Potsdam wird der Waggon am Aufbau und Laufwerk äußerlich restauriert. Unter Bewahrung von später angebrachten Beschriftungen aus der Kriegs- und Nachkriegszeit wird die Außenhülle wieder in den Farben von 1914, also blau-elfenbein, lackiert. Stangenpuffer und Speichenradsätze werden wieder angebaut.

Die Kosten für die Arbeiten am Wagenäußeren übernimmt die Deutsche Reichsbahn. Am 22./23. Mai 1993 wird der Kaiserwagen anläßlich des »Salonwagentreffens« bei der Tausendjahrfeier von Potsdam erstmals wieder öffentlich präsentiert.

Anschließend rollt er in das Berliner Museum für Verkehr und Technik, das die Konservierung und Restaurierung der Innenräume in der eigenen Werkstatt und vor den Augen der Besucher durchführt. Hierbei sollen alle historischen Befunde aus der Zeit bis 1992 weitgehend erhalten bleiben. Die Kosten für diese Arbeiten tragen das Land Berlin und die Stiftung Deutsche Klassenlotterie.

Die wissenschaftliche Federführung des Gesamtvorhabens »Kaiserwagen« übernimmt das Museum für Verkehr und Technik Berlin. Seinen endgültigen Platz findet der Wagen »Berlin 11« hier als Teil der eisenbahngeschichtlichen Ausstellung. Besichtigungen des Wagens sind derzeit nicht möglich.

Unser Bild zeigt den Wagen im Vorkriegszustand.

Museum für Verkehr und Technik, Berlin

Schluß in Wilischthal – Anschlußbahn wurde stillgelegt



Auf der 750-mm-spurigen Anschlußbahn vom Bahnhof Wilischthal zur nahen Papierfabrik wurden im Frühjahr 1992 die letzten Wagen zugeführt. Ein offizielles Stillegungsdatum hat die zuständige Rbd Dresden bis jetzt jedoch nicht verkündet. Diese Bahnanlage war der letzte Abschnitt des einstigen Thumer Schmalspurnetzes. Zuletzt bewältigten hier zwei Diesellokomotiven des Typs Ns 4 (199 007 und 199 008 der DR) sowie zwei Werklokomotiven des Typs V 10 C den Verkehr. Eine V 10 C gelangte zur Museumsbahn Schönheide, die 199 007 im Juli 1992 an die IG Preßnitztalbahn in Jöhstadt. Das Bild zeigt die beiden Ns 4 der DR im Bf Wilischthal (vorn 199 008, hinten 199 007). Das Streckengleis der im Juli 1991 stillgelegten Industriebahn in Halle (1000-mm-Spur) (s. MEB 9/91) wurde im Frühjahr 1992 rückgebaut.

Text und Foto: H. Neumann, Halle-Neustadt



Nach Hildesheim

Eine Zuggarnitur erregte am 28. März 1992 auf der Strecke Naumburg – Querfurt – Röblingen Aufsehen: Hinter der Weißenfelser V 60 folgte ein Einheitsabteilwagen aus Freiberg (Sachsen), der durch einen alten, im genannten Streckenbereich vorgefundenen Güterzuggepäckwagen ergänzt wurde. Ziel der beiden Oldtimer ist ein Eisenbahnmuseum in Hildesheim.

Text und Foto: Th. Biallas, Naumburg



Thüringer Eisenbahnmuseum

Die Interessengemeinschaft (IGE) Werrabahn erhielt am 31. Mai 1992 vom Präsidenten der Reichsbahndirektion Erfurt, Siegfried Knüpfer, auf der noch funktionstüchtigen Drehscheibe den Schlüssel für das alte Bahnbetriebswerk Gerstungen. Die IGE beabsichtigt mit Unterstützung der DR in dem Gebäude ein Thüringer Eisenbahnmuseum einzurichten. Der Bahnhof Gerstungen wird weiterhin für den Personenverkehr genutzt. Einst Durchgangsbahnhof, wurde der Grenzbahnhof 1952 zur Sperrzone erklärt. In den 30er Jahren waren hier vor allem Güterzuglokomotiven beheimatet.

Text u. Foto: S. Großkopf, Rbd Erfurt

Bahn-Shuttle zur ILA '92 in Berlin-Schönefeld



Vom 15. bis 21. Juni 1992 fand auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld die Internationale Luft- und Raumfahrtausstellung (ILA) statt. Um die bei Diepensee im Süden des Flughafengeländes liegende Ausstellungsfläche zu erreichen, gab es kostenlose Bus-Shuttle-Linien von P+R-Plätzen sowie den umliegenden S- und U-Bahnhöfen, die in den Spitzenzeiten teilweise im Minutentakt rollten. Im Stundentakt fuhren außerdem Wendezüge über das bei Bohnsdorf von der Görlitzer Bahn abzweigende und bisher nur dem Güterverkehr vorbehaltene Anschlußgleis direkt in das Ausstellungsgelände zum provisorisch eingerichteten Bahnhof Schönefeld Süd.

Eine Linie verkehrte von Berlin-Schöneweide, die zweite vom Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld. Die Akzeptanz dieser öffentlichen Verkehrsmittel war groß, das befürchtete Verkehrschaos blieb aus.

Übrigens: Schönefeld hatte in den 50er Jahren mehrere Bahnhöfe. Sie befanden sich u.a. am alten und während des zweiten Weltkrieges entstandenen Güteraußenringes. Abschnittsweise wurde dieser während der 50er Jahre auch mit Reisezügen und Triebwagen befahren.

Text und Foto: D. Lehmann, Berlin

■ In Belzig bei Potsdam wurde eine Arbeitsgemeinschaft »Brandenburger Städtebahn« gegründet, die sich für den Bau eines **dritten Eisenbahnringes um Berlin** einsetzt. Die »Brandenburger Städtebahn« soll in einem Radius von 60 km um die Hauptstadt verlaufen und die Mittelstädte Belzig, Brandenburg, Rathenow, Neuruppin, Eberswalde, Frankfurt (Oder), Lübben und Luckenwalde berühren. Ein derartiger nach Innen- und Reichsbahn-Außenring dritter Ring wurde bereits in den 20er Jahren begonnen, aber nicht vollendet. Geplant ist eine Regionalbahngesellschaft, die die Strecken von der Staatsbahn pachtet und mit moderner Zugtechnik betreibt. Bei den LEW Hennigsdorf wurde bereits die Projektierung eines Triebwagenzuges nach Vorbild des Pendolino in Auftrag gegeben. *BZ*

■ Eine Studie des Aeroports de Paris empfiehlt für die künftige **Entwicklung des Flughafens Berlin-Schönefeld** eine Ausbauphase bis 1996 für ein Passagieraufkommen von 12 Millionen Fluggästen pro Jahr. Dabei wäre das jetzige Terminal durch ein zweites zu ergänzen. Hervorgehoben wird in der Studie die gute Anbindung Schönefelds an den Schienenverkehr. *NZ*

■ Die Einkaufsabteilung der DB hat **für die DR 1000 Güterwagen** im Wert von 100 Millionen Mark bestellt. Die zweiachsigen Schiebewandwagen der Gattung Hbbillns 305 sollen hochwertige palettierbare Fracht, sogenannte Kaufmannsgüter, transportieren. Vorausgegangen war ein internationaler Wettbewerb, bei dem eine Bietergemeinschaft aus ost- und westdeutschen Firmen und eine westdeutsche unter Beteiligung einer tschechoslovakischen Firma zum Zuge kamen. Die Fahrzeuge werden von Oktober 1992 bis Januar 1993 ausgeliefert. Andererseits stehen über 20 000 Güterwagen der DR auf Abstellgleisen und müssen, veraltert und überzählig, nach und nach verschrottet werden. *MEB*

Lizensierte Pressefreiheit

Hat ein Blatt Anlaß, ein Gründungsjubiläum zu begehen, wird vom Chefredakteur automatisch eine »Würdigung« erwartet. Das fällt mir schwer. Erst seit zwei Jahren stehe ich der Redaktion vor, doch aus Zuschriften und Gesprächen habe ich sichere Kunde, daß es Leser gibt, die den MODELLEISENBAHNER seit der Nummer 1 beziehen und lückenlos alle Exemplare besitzen. Sie sind die eigentlichen Helden dieses Stückes, sind Zeitzeugen einer historischen Situtation, die es so in der Geschichte wohl selten gegeben hat.
Es ist mir Bedürfnis, diesen Getreuen und all den vielen Tausenden, die später zur Lesergemeinde gestoßen sind, in der DDR, in der Bundesrepublik, im Ausland, herzlich für ihre langjährige Verbundenheit zu danken. Und dies meinen wir, die Mitarbeiter der Redaktion, nicht als Höflichkeitsfloskel.

Kulturelle Massenarbeit

Zum »Tag des Deutschen Eisenbahners« am 8. Juni 1952 erschien in Berlin im Format DIN A 4 eine 32seitige Broschüre mit dem Titel »Die Modelleisenbahn«. Herausgeber war die Industriegewerkschaft Eisenbahn. Sie hatte für sich aus dem Beschluß des III. FDGB-Kongresses »Zur Entfaltung der kulturellen Massenarbeit« den Auftrag abgeleitet, Modellbahnzirkel ins Leben zu rufen, um *die einseitige Entwicklung der Werktätigen, verursacht durch die schlechte Ausbildung und durch die rücksichtslose Ausbeutung im Kapitalismus, zu überwinden.* Im Mai 1951 war bei der IG Eisenbahn der »Hauptausschuß Modelleisenbahn« entstanden; ihm nachgeordnet wurden in den Reichsbahndirektionen Bezirksausschüsse. Dazu gab es zwei eindeutige Orientierungen:

■ *»Die Ausschüsse sollen nicht nur anleiten, sondern auch neue Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Modellbau auswerten, wissenschaftlich untersuchen und der Reichsbahn Verbesserungsvorschläge zur Anwendung im Bahnbetrieb unterbreiten. So wird die Verbindung hergestellt zwischen dem Interessengebiet unserer Werktätigen und der Verbesserung unseres Eisenbahntransportes.*
Der Modellbau ist also keine Spielerei, wie mancher die dahinrollenden kleinen Eisenbahnzüge bezeichnen möchte, sondern eine ernstzunehmende Beschäftigung, die ein hohes Maß an technischem Können voraussetzt, und ist nicht zu verwechseln mit den wenig modellgerechten Kinder-Eisenbahnen.«
Und:

■ *»Die Organisation der Modellbahnzirkel liegt ausschließlich bei den Kommissionen für kulturelle Massenarbeit in den Bezirken.«*

Wenn auch in der Folge alles nicht so heiß gegessen wurde, wie es gekocht war, blieb doch bis 1990 das Grundprinzip erhalten:

Die Verfassung der DDR garantierte im Artikel 27: *»Jeder Bürger ... hat das Recht, ... seine Meinung frei und öffentlich zu äußern... Die Freiheit der Presse ... ist gewährleistet«.* Diese Garantie war keinen Pfifferling wert, denn ohne Lizenz durfte in der DDR kein Wort gedruckt und kein gedrucktes Wort verbreitet werden. Neben der Generallizenz (links) war jährlich ein »Nachtrag zur Lizenzurkunde« beim Presseamt des Ministerpräsidenten zu beantragen (siehe rechte Seite).

DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK

MINISTERIUM FÜR KULTUR
~~HAUPTVERWALTUNG VERLAGSWESEN~~

LIZENZNUMMER 5238

1. Das Ministerium für Kultur, HV ~~Verlagswesen~~, erteilt hiermit dem
Transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin
die Genehmigung zur Herausgabe der Zeitschrift
Der Modelleisenbahner

2. Allgemeiner Inhalt der Zeitschrift
Abhandlung fachlicher Fragen über das Modelleisenbahnwesen einschließlich Baupläne; technische Informationen über das internationale Eisenbahnwesen; Anleitung für die Arbeitsgemeinschaften auf dem Gebiet des Modellbaus; Erfahrungsaustausch

3. Die Genehmigung wird unter der Bedingung erteilt, daß die verlegerische Tätigkeit und die inhaltliche Gestaltung der Zeitschrift unter Wahrung der Verfassung und der Gesetze der Deutschen Demokratischen Republik erfolgen.

4. Format, Umfang, Auflage, Erscheinungsweise und Beilagenhefte der Zeitschrift werden ~~von der HV Verlagswesen~~ gesondert auf Grund dieser Lizenz genehmigt.

5. Der Lizenzträger ist verpflichtet,
a) alle auf Grund dieser Lizenz erscheinenden Veröffentlichungen im Impressum durch die Lizenznummer ZLN 5238 zu kennzeichnen;
b) 1 Exemplare jeder Veröffentlichung an das Ministerium für Kultur, HV ~~Verlagswesen~~, einzusenden.

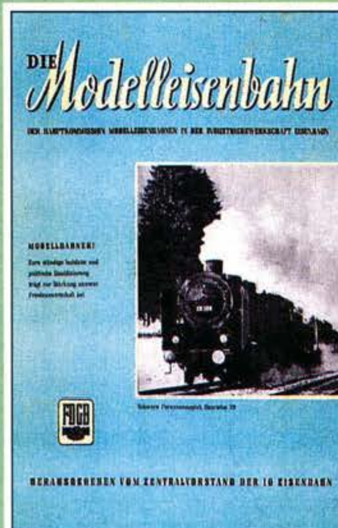
6. Die Lizenz ist nicht übertragbar und kann durch das Ministerium für Kultur, HV ~~Verlagswesen~~, jederzeit entzogen werden.

7. –

Berlin, den 29.12.1959



Modellbahnerei war in der DDR organisierte gesellschaftliche Tätigkeit. Für Vereinsmeierei, für den reinen Spaß an der Freude war offiziell kein Platz vorgesehen. Das Ergebnis: Selbst in seinen besten Zeiten hat der ModelleisenbahnVerband der DDR nie 9000 Mitglieder erreicht.



Etwa im Juni 1952 erschien diese 32seitige Informationsschrift mit dem Hinweis auf die bevorstehende Gründung einer Modellbahnzeitschrift.

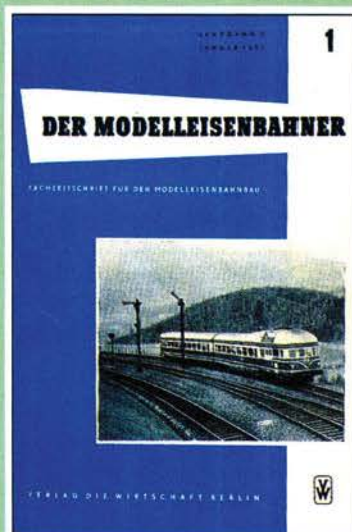


DER MODELLEISENBAHNER erschien zum ersten Mal im September 1952 beim Fachbuchverlag Leipzig. Er ist nach der MIBA die zweitälteste deutsche Eisenbahn-Hobbyzeitschrift.

Organisator und Agitator

Naturgemäß mußte zur Unterstützung der gewerkschaftlichen Absicht ein *Kollektiver Organisator und Agitator*, wie Lenin die Aufgaben der sozialistischen Presse definiert hatte, geschaffen werden. In der Broschüre »Die Modelleisenbahn« heißt es dann auch: *»Es ist geplant, »Die Modelleisenbahn« als Zeitschrift herauszubringen. Wir bitten schon jetzt um rege Mitarbeit...«* Ein Vierteljahr später erschien DER MODELLEISENBAHNER.
Wenn man von reinen Parteizeitungen absieht, ist es wohl weder in der DDR noch in der UdSSR oder den »Bruderländern« jemals gelungen, aus Fach- oder Hobbyzeitschriften »Kollektive Agitatoren« zu machen. Schon in der bereits zitierten Ankündigung der geplanten Modellbahnzeitschrift geht es nach der Bitte um rege Mitarbeit unmittelbar zur Sache: Erprobte Bauanleitungen seien in Vorbereitung, Industriemodelle usw. würden abgedruckt, wenn sie der Norm entsprächen, und das von der Firma Heller gefertigte »Hellerrad« sei nicht empfehlenswert, weil mit 20 statt mit 21 Speichen nicht vorbildgetreu.
Von der ersten Zeile an wird offensichtlich, in welcher schizophrenen Situation sich der MODELLEISENBAHNER von der ersten Stunde bis 1990 befand: Von der Gewerkschaft und rasch auch von der FDJ, der Pionierorganisation und der SED als Transmission für sozialistische Erziehungsziele gedacht, sahen die Redaktionen dieses Blattes im Laufe der vierzig Jahre ihre Hauptaufgabe stets darin, für die Modelleisenbahner und die Freunde der Eisenbahn ein lesbares, technisch informationsreiches Blatt herzustellen, das auch ein Forum für den Gedankenaustausch und für Tauschgeschäfte bildete.

Natürlich konnte (und wollte) der MODELLEISENBAHNER nie seine Herkunft verleugnen. Niemand wäre in der DDR Redakteur oder gar Chefredakteur geworden, wenn er in Opposition zur gesellschaftlichen Entwicklung gestanden hätte. Doch alle waren in erster Linie vom Eisenbahnbazillus befallene Journalisten oder Techniker. Die Redaktion bestand zumeist aus zwei Redakteuren mit Dame, über viele Jahre auch nur aus einem Redakteur. Das Augenmerk der Redaktion galt nicht in erster Linie der Erfüllung politischer Auflagen durch die entsprechenden Organisationen (ab 1962 war der MODELLEISENBAHNER Organ des Deutschen Modellbahn-Verbandes der DDR), wenn hier auch viel vorauseilender Gehorsam nachweisbar ist. Wesentlich war



Von Heft 1/1954 an war der Verlag Die Wirtschaft am Friedrichshain in Berlin die neue Heimat. Die vom Fachbuchverlag übernommene Titelgestaltung wurde bis Heft 12/1956 beibehalten.

der Kampf ums Papier. Viele Leser erinnern sich der Zeiten, da sie monatelang auf Wartelisten standen, bis ihnen ein Abonnement zugebilligt wurde. Nur selten war die Staatliche Plankommission zu bewegen, das Papierkontingent zu erhöhen, »um den Bevölkerungsbedarf noch besser zu befriedigen«. Papier stand nur für den Export unbegrenzt zur Verfügung.

Apropos Export: Der MODELLEISENBAHNER war auch ein Exportartikel. Man konnte ihn im gesamten Ausland beziehen. Gut 6000 Explare gingen in den 70er und 80er Jahren ins »Sozialistische Währungsgebiet«, etwa 3000 ins »Nichtsozialistische«. Doch die Anzahl der in der Bundesrepublik gelesenen Stücke war ungleich höher. Für viele DDR-Modellbahner bildete das Blatt das einzige Objekt, was sie Tauschpartnern als Gegenleistung für ein Fahrzeug oder eine geschmuggelte »Westgazette« ungestraft zusenden konnten.

Bedürfnisse

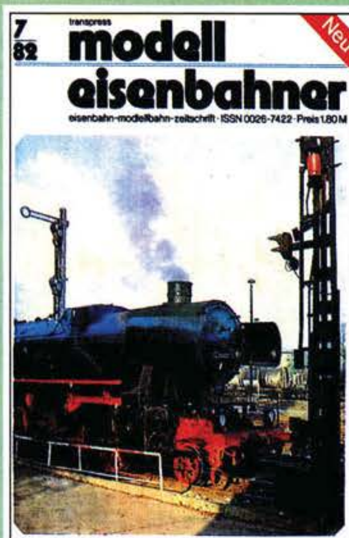
Beginnend mit dem Bau der Mauer entwickelte sich die Modellbahnindustrie in beiden deutschen Staaten spürbar auseinander. In der DDR war zunehmend den Exportinteressen zu gehorchen. Modellbahnen waren ein geeignetes Objekt, solange, bis sie wegen der technischen Entwicklung vermehrt hochwertiges Material wie elektronische Bausteine, Farben, pressfähige Kunststoffe usw. benötigten. Da zu deren Beschaffung Devisen notwendig waren, konnte es seitens der Staatlichen Plankommission nur eine Antwort



Der Umzug vom Friedrichshain in die Französische Straße zum neu gegründeten transpress VEB Verlag für Verkehrswesen erfolgte zum Heft 3/1960. transpress ließ noch 10 Jahre das übernommene Titelblatt gelten, bis es zum Heft 1/1970 modernisiert wurde. Ab Heft 1/1978 trat an die Stelle der Vignette das Emblem des DMV mit dem Zudruck »Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR«.

geben: Njet. Im Gegenteil: Durch die mangelhafte Qualität des Plastspritzwerkstoffes konnten die zunehmenden Feinheiten der Modelle immer ungenügender wiedergegeben werden, die Angebote blieben hinter den Ansprüchen zurück. In der Bundesrepublik begann hingegen die Elektronik von Fahrzeugen und Anlagen Besitz zu ergreifen.

Vielfältig waren die Versuche seitens der Redaktion, die einheimischen Leser an dieser Entwicklung teilhaben zu lassen, bis Besprechungen von Modellen westlicher Herkunft untersagt wur-



Mit farbigem Einband und vier Seiten Farbe im Inneren sowie einer Preisanhebung von einer auf 1,80 Mark erschien die einzige Modellbahnzeitschrift der DDR ab Heft 7/1982. Preiserhöhungen gab es in der DDR nicht. Da aber durch den Farbanteil eine »Gebrauchswerterhöhung« eingetreten war, konnte das quasi neue Produkt auch einen neuen Preis erhalten.

den. »Weckt keine Bedürfnisse, die nicht befriedigt werden können«, hieß es zur Begründung. Als ein verantwortlicher Redakteur, Helmut Kohlberger, es dennoch nicht lassen konnte, war sein Schicksal besiegelt: Parteiverfahren, Hausdurchsuchung, Gerichtsverfahren, Versetzung.

Es ist nicht sicher, ob die ständigen Forderungen der Redaktion, die immer üppiger werdende Modellbahn-Zeitschriftenlandschaft in der Bundesrepublik oder die schlechter werdende Versorgungslage in der DDR – Hobbys lenken ab! – den Ausschlag gaben: Ab Heft 7/1982 erschien der MODELLEISENBAHNER in Farbe. Es waren zwar nur der Umschlag und vier Seiten im Inneren, aber immerhin! Daß gleichzeitig das Inhaltspapier immer grauer wurde, mußte mit scheelem Blick auf die verschwenderischen Zustände im Westen ertragen werden. Das »Sekundärrohstoffaufkommen« jedenfalls stieg nicht. Wer trennte sich schon von einem so kostbaren Stück wie einem Heft des MODELLEISENBAHNER?

Die Wende

Durch den Kapazitätsmangel in der Druckindustrie hatte der MODELLEISENBAHNER einen Produktionsvorlauf von etwa drei Monaten. Als der Leitartikel für das Heft 10/89, zum 40. Jahrestag der DDR, verfaßt wurde, schrieb man Juli 1989. Die Besetzungen der Botschaften in Budapest und Prag waren in vollem Gange, die DDR-Oberen schwiegen sich dazu öffentlich aus. Die obermiese Stimmung im Lande, das Zurückziehen auf die Inseln der Hobbyseeligkeit und der gleichzeitige Ruf nach offener Kritik spiegeln sich in den wenigen Zeilen des Leitartikels wider. Was für ein Unterschied zu früheren Jubiläen!

Das Jahr 1990 bescherte den Lesern des MODELLEISENBAHNER mehrere Überraschungen. Das betrifft weniger den Übergang zur T & M Verlagsgesellschaft, einer Tochter von transpress Berlin und Vereinigten Motor-Verlage Stuttgart, sondern den wesentlichen Sprung ab Heft 7/90. Es erschien erstmals durchgehend auf weißem Papier und mit 16 Seiten Farbe, stieg dafür aber auch im Preis von 1,80 Mark Ost auf 2,50 DM West. Der nächste Knall gelang uns kurz darauf im Oktober, als wir stolz unser neues Heft mit »westlichem Outfit« präsentierten, durchgehend farbig, im Format größer. Der Protestschrei war riesig.

Wir haben uns das zu Herzen genommen. Natürlich können wir kein Blatt herstellen, das hunderprozentig gefällt; die Interessenlagen unserer Kritiker sind zu konträr. Doch wir legen auf Lesermeinungen hohen Wert. Die Wünsche, Tips, Überlegungen, Richtigstellungen, Anfragen, Hinweise und Urlaubsgrüße geben eine Fülle von Anregungen. Und wir gestehen: Es ist für den Redakteur einer Hobbyzeitschrift ein beglückendes Gefühl beim Lesen der Post: angekommen zu sein beim Leser, von ihm angenommen zu sein, einen Partner zu haben, der mitwirkt am Blatt.

Ich betone es noch einmal, daß es keine Floskel ist, wenn wir, die Mitarbeiter der Redaktion MODELLEISENBAHNER, sagen: Herzlichen Dank, liebe Leser.

F. Borchert

VEREINIGUNG VOLKSEIGENER BETRIEBE
VERLAGE
Berlin W 8, Clara-Zetkin-Straße 90

Verlag: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen

Nachtrag zur Lizenzurkunde Nr. 5238 Sachgruppe: E3

Zeitschrift: Der Modelleisenbahner

Für das Planjahr 1962 werden im Auftrag und im Einvernehmen mit dem Ministerium für Kultur für die Herausgabe der obengenannten Zeitschrift folgende Erscheinungsdaten genehmigt:

a) Format: 20,5 x 29,3 cm
b) Umfang: Text 11 x 32 S., 1 x 36 S.
Umschlag 4 Seiten
c) Höchstauflage: 31000 Exemplare
d) Erscheinungsweise: jährlich 12 x
e)
f) Polygraphische Erzeugnisse t/netto 31,295
darunter: h'frei Schreib- u. Druckpapier t/netto –
Kunstdruckpapier t/netto 8,938
g) Druckerei: Nationales Druckhaus, Berlin

Diese Genehmigung gilt nur in Verbindung mit der Original-Lizenzurkunde des Ministeriums für Kultur unter Beachtung der in ihr festgelegten Bedingungen. Vom bestätigten Heftumfang kann in besonderen Einzelfällen mit Einverständnis der Druckerei unter der Voraussetzung abgewichen werden, daß der Quartalsumfang dadurch nicht überschritten wird und sich daraus kein Anspruch auf planmäßige Umfangserweiterung ergibt. Jede andere Veränderung bedarf der vorherigen Genehmigung durch die VVB Verlage.

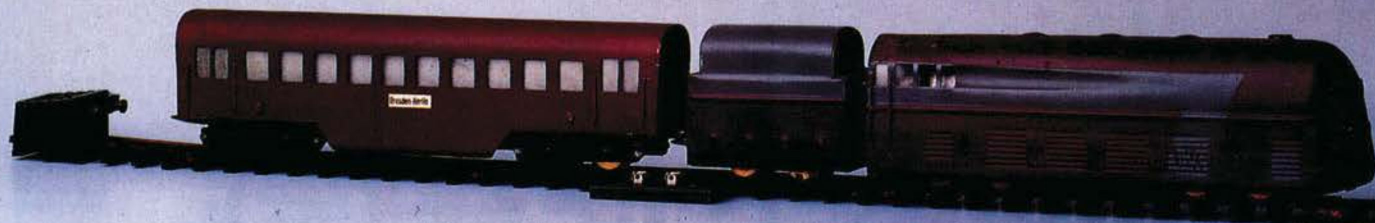
Dieser Nachtrag ist unaufgefordert zurückzugeben, wenn innerhalb des Planjahres ein neuer Nachtrag ausgestellt wird.

Der Nachtrag zur Lizenzurkunde für das Planjahr 1961 und alle im Jahre 1961 erteilten Ausnahmegenehmigungen werden hiermit ab 1.1.1962 als ungültig erklärt.

Auf der Grundlage der technischen Daten dieses Nachtrages sind die Verlage bzw. Institutionen verpflichtet, mit der angegebenen Druckerei einen Produktionsvertrag abzuschließen.

Berlin, den 31.10.1961

Betriebsbesichtigung



Wer kennt sie heute noch, die PERMOT-Stromlinien-Lokomotive in H0 aus dem Jahre 1949?

Seine Firma entstand im Gründungsjahr der DDR. Vierzig Jahre Planwirtschaft hat Gerhard Hruska überstanden. Seit 1990 sitzt er bei PERMOT in Glashütte wieder allein auf dem Chefsessel.

Firmentelegramm

Handelsregister:	Hruska GmbH, Modellfahrzeug + Modellbahnzubehör
Firmensitz:	O-8245 Glashütte (Sachsen) Prießnitztalstraße 20a
Mitarbeiter:	15 Beschäftigte
Produktion:	Modelleisenbahnen, Modellautos und Modellbahnzubehör.

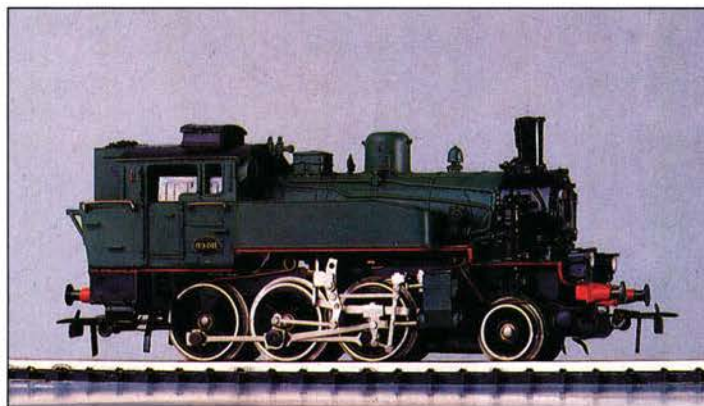
»Im Moment machen wir Nägel mit ganz kleinen Köpfen«, meint der 71jährige Gerhard Hruska, als ihn MEB vor kurzem in Glashütte besuchte. Sohn Dieter, Diplom-Ingenieur und designierter Nachfolger, sekundiert: »Man muß die Mark, die man ausgibt, erst einmal verdienen!« 1949 hatte der agile Sachse damit begonnen. Ein glücklicher Zufall bescherte ihm viertausend Präzisionsmotoren der ehemaligen Wehrmacht. Sie sollten den Antrieb seiner ersten Modelleisenbahn besorgen. Ein dreiteiliger S-Bahnzug nach Berliner Vorbild und eine Henschel-Stromlinienlok der Baureihe 02, beide im angenäherten H0-Maßstab, sorgten auf der Leipziger Messe 1949 für Aufsehen. Die Wagenkästen der frühen Halbnuller bestanden aus alten Trafoblechen. Ihre Papierummantelung mußte erst einmal abgebrannt werden, bevor die Produktion beginnen konnte. Erstmals in der Modellbahngeschichte waren die Triebfahrzeuge mit permanent-magnetischen E-Motoren ausgestattet. Der Firmenname PERMOT hat hier seine Wurzeln.

Osterzgebirgische Kleinstadtidylle: Die Produktionsstätten der Firma Hruska GmbH.

Permanent motiviert

Permanent motiviert war auch Gerhard Hruska. Ausgestattet mit unternehmerischem Mut und Risikobereitschaft sowie der urtypischen sächsischen Eigenschaft, in allen Lebenslagen improvisieren zu können, wurden die ersten Kapitel der PERMOT-Geschichte geschrieben. Dennoch: Die Zeit von 1949 bis 1957 war die schwerste im Aufbau des Betriebes. Es gab kein Material, und da die Sowjets alles, was nicht niet- und nagelfest war, hatten mitgehen lassen, mußten die ersten Maschinen komplett selbst gebaut werden. Modellbahn-Pionier Hruska erinnert sich: »Alle Betriebe in Glashütte waren total ausgeräumt. Unsere Werkstoffe mußten wir anfangs aus den Abfällen der Glashütter Uhrenindustrie zusammensuchen.« Doch mit Hilfe der Mitarbeiter, die mitunter bereit waren, bis zu zwölf Wochen auf ihren Lohn zu warten, ging es langsam aber stetig bergauf. So konnte es nicht ausbleiben, daß der sozialistische Staat sich bald zum Mitverdienen einfand. Der Privatunternehmer wurde schnell zur Zielscheibe der Planwirtschaftler. Das zuständige Finanzamt Dippoldiswalde übertraf sich zeitweise selbst im Erfinden immer neuer Steuerschulden. Dessen Amtsleiter war sich nicht zu schade, das Müglitztal mit Plakaten zu bepflastern, auf denen Hruska als »Wirtschaftsverbrecher« bezeichnet wurde, der dem Einheitsstaat 160 000 Mark schulde. »Ich bin trotz aller Mißlichkeiten dem Staat keine Mark an Steuern schuldig geblieben«, versichert Gerhard Hruska noch heute. Und mit Seitenblick auf den Reporter aus Stuttgart: »Es waren schlimme Zeiten. Davon habt ihr lieben Wessis aber auch gar keine Ahnung, wenn ihr uns heute sagt, wir müßten erst einmal arbeiten lernen!«

Bereits 1957, man hatte sich bei PERMOT gerade auf den Aufbau eines Modellschienen-Programms kapriziert, klopften die Vorboten der Planwirtschaft unüberhörbar an Hruskas Fabriktür. Der Beginn der »Halbstaatlichkeit« ließ dem Unternehmen 70% des Betriebskapitals und natürlich das volle Risiko. Hruskas Anteil am eigenen Haus schrumpfte bis 1972 auf ganze 32 Prozent. Das ausgefeilte System der Zerstörung des privaten Produktionseigentums beauflagte die Unternehmen, die Gewinne mit 90 % zu versteuern. Ganze 10 % verblieben zur Neuinvestition. Zudem verbot die hohe Besteue-

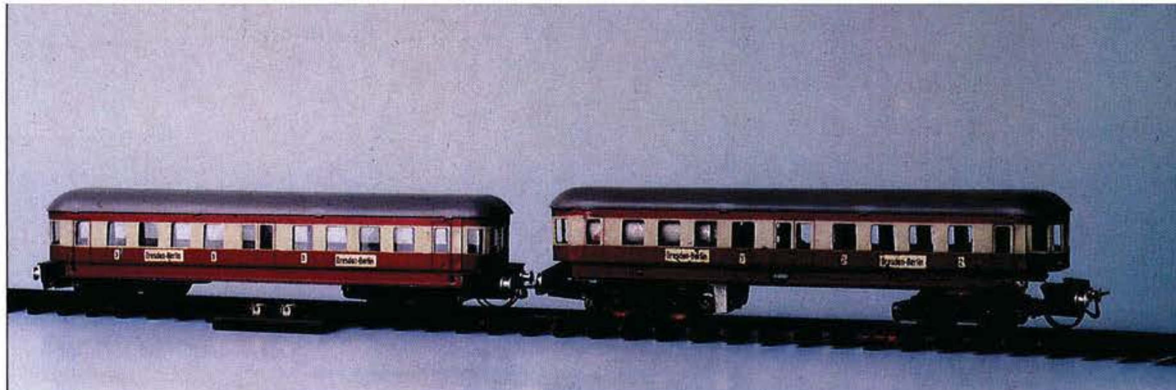


Immer noch eine Augenweide in 1:87: Die Tenderlokomotive der Baureihe 91. Zur Freude der Liebhaber preußischer Eisenbahnen wird das Modell weitergebaut.

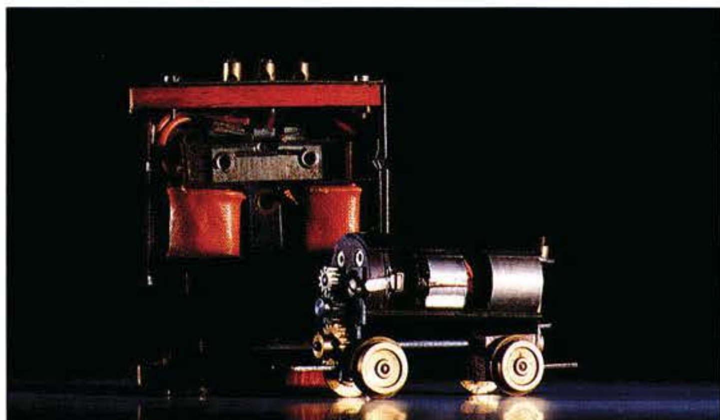
rung jegliche Form der Kapitalbildung.
Trotzdem fielen in die Zeit der immer stärkeren Einflußnahme staatlicher Stellen die großen Entwicklungen der Erzgebirgler: Die Knickrahmenlok BR 84, die Hauslokomotive der Müglitztaler, wurde samt der typischen Mitteleinstiegswagen 87 mal verkleinert. Auf dem für die Zeit gleichen hohen technischen Niveau stand die Tenderlok BR 91, die 1965 erstmals aus dem Schuppen fuhr (siehe MEB 6/92). Daneben fertigten die PERMOT-Mitarbeiter Modellflugmotoren mit 1,5 bis 2,5 cm^3 Hubraum. Aber auch Spielwerke für Musikdosen und manch anderes mechanisches Spielzeug wurden bei Hruska hergestellt. Zum Ende der 60er Jahre riegelte der staatlich gesteuerte Großhandel plötzlich den Modellbahn-Verkauf ab. Die halbprivate Konkurrenz sollte nicht länger die Kreise des VEB PIKO stören. Das programmierte Ende für den Betrieb, der inzwischen fast 200 Mitarbeiter beschäftigte, blieb dennoch aus. Der listige Sachse verlegte seine Interessen von der Schiene auf die Straße: Die Produktion der PERMOT-Modellautos begann.
Mitten in die Anfangserfolge der H0-Škodas platzte 1972 die Entscheidung der Staatsplaner, in Hruskas Betrieb die Ampel auf rot zu stellen. Sein Werk wurde zum »VEB Modellbahnzubehör Glashütte«, um 1976 zum Betriebsteil III des VEB Prefo in Dresden zu mutieren. Der Ex-Eigentümer wurde zum Betriebsdirektor im ehemals eigenen Haus umgestylt. Der Parteisekretär bezog das Nachbar-Büro, und schon bald wurden die Mitarbeiter der Staatssicherheit zu ungebetenen Dauergästen. Hruska, der »nie zum Verräter an sich selbst werden wollte«, durchlebte schwere Zeiten. Da er sich nicht den Mund verbieten ließ, dauerte seine Karriere als »sozialistischer Betriebsdirektor« nur zwei Jahre. Das Ende kam im April 1975: Gerhard Hruska wurde sang- und klanglos gefeuert. Er sei, so die Kombinatsleitung, »nicht in der Lage, einen Betrieb nach sozialistischen Leitungsmethoden zu führen«, obwohl er ihn Ende der 40er Jahre aus dem Nichts heraus aufgebaut hatte.

Anglerleidenschaft

Gerhard Hruska zog sich zurück. Hobby und Beruf ließen sich ein zweites Mal glücklich verbinden. Der begeisterte Sportangler heu-



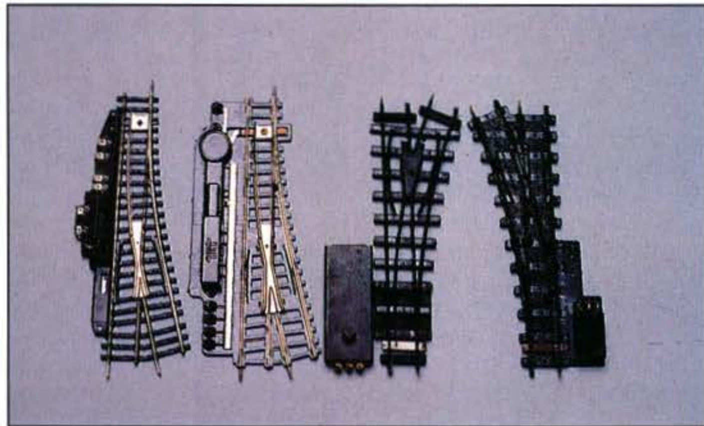
Erinnerungen an die Jugendzeit der älteren Modelleisenbahner: Der PERMOT-Triebwagen in H0, ähnlich dem VT 33 der DR.



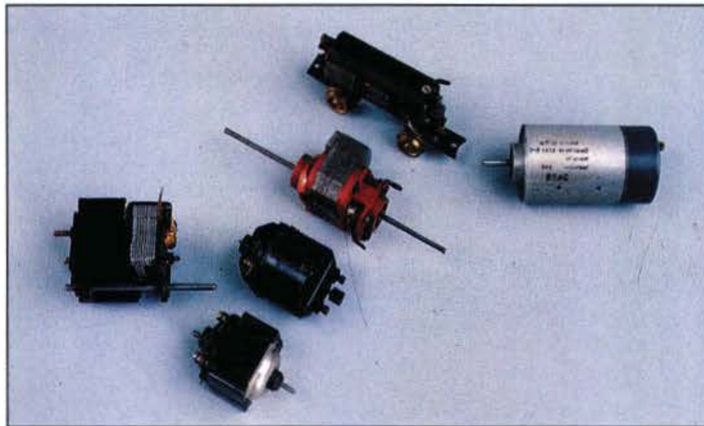
Einblick in das Hruska-Museum: Drehgestellantrieb für Triebwagen und Weichenmagnet.



Ab Ende 1992 wieder im Programm: Replika-Auflage der legendären BR 84 mit den dazugehörigen Mitteleinstiegwagen der Müglitztalbahn, Bauart Altenberg.



Ausschnitt aus 35 Jahren Zubehörproduktion: Weichen von 1950 (r.) mit dem berühmten Drehspulenantrieb und moderne Piko-Weiche von 1985 (l.).



Motoren, die einst in der DDR zu den begehrtesten Modellantrieben gehörten: Links der Permanentmotor aus Wehrmachtsbeständen, der der Firma ihren Namen gab.

erte bei der Binnenfischerei an und konstruierte dort mit so großem Erfolg Futter-Automaten, daß schon bald kaum ein größerer Teich der DDR von dem neuen Hruska-Produkt verschont blieb. Getreu seinem Motto »Ich kann alles, bloß keine Semmeln backen«, ließ er sich nicht unterkriegen. Sohn Dieter hielt es noch bis 1976 im väterlichen Betrieb, dann packte auch der Ingenieur der Feinwerktechnik seine Koffer. Wichtige Kapitel der PERMOT-Story wurden in den langen Jahren bis zur Wende von anderen geschrieben. Noch unter der Modrow-Regierung nahmen Vater und Sohn Hruska den Kampf um ihren alten Betrieb wieder auf. Von Juni bis September 1990 dauerte die Phase der Umstellung zur Reprivatisierung des Werkes. Bis zum Schluß versuchte das alte Management, den Rückkehrern Steine in den Weg zu legen. Von dem, was die Hruskas 1972 übergeben mußten, war außer den H0-Weichen und Teilen der Lkw-Produktion nichts mehr vorhanden. Formen und Werkzeuge waren verschrottet oder verschenkt worden. Der größte Teil der noch intakten Produktionsmittel war über die ganze Republik verstreut. Punktgenau zur Übergabe des Betriebes an die Besitzer fuhr die alte Leitung die Gehälter drastisch in die Höhe, um den Neuanfang zu sabotieren.

Sachsenelan

Doch Senior und Junior sind sächsische Dickschädel und durchaus in der Lage, Ordnung in das vorgefundene, planwirtschaftliche Chaos zu bringen. Stück für Stück wurden die Produktionsmittel zurückgeführt und sogar schon die ersten Formen zugekauft. Konsequente Qualitätsverbesserungen und neue, interessante Aufdrucke sollen die Mini-Lastwagen wieder am Markt etablieren. Neue Straßenfahrzeuge sind in konkreten Planungsstadien. Der Zug wird mit der BR 84 und ihren Mitteleinstiegwagen wieder in Richtung Heidenau/Altenberg abfahren, die BR 91 als Replika-Modell aus neuen Formen sicherlich den H0-Fuhrpark in Ost und West bereichern. Augenzwinkernd versichert Dieter Hruska, daß es dabei nicht bleiben wird. Joint Ventures mit Westfirmen lehnt man bei PERMOT derzeit ab, nachdem sich die Creme de la Creme der Modellbahngrößen aus den Altländern die Klinke der Fabriktür in Glashütte in die Hand gegeben hat.



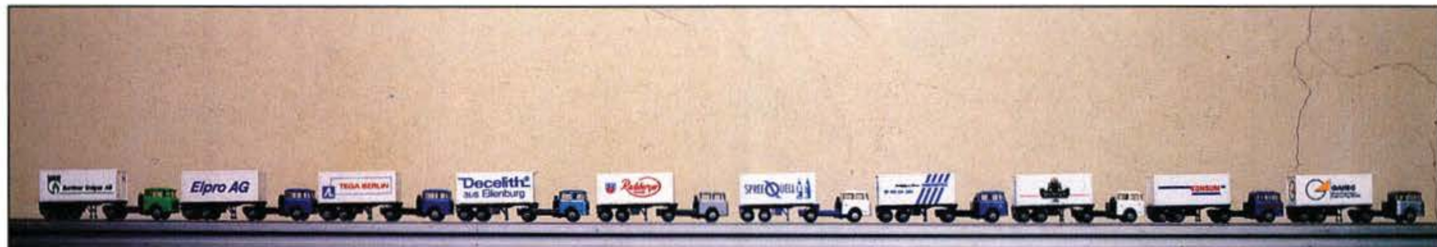
Das heutige Produktionsprofil ist geprägt durch die Herstellung feiner Modellautos.

Keine Reichtümer

Mit gesundem Optimismus und mit der Hilfe von zwölf Mitarbeitern vom alten Stamm, die sich sofort nach der Reprivatisierung einfanden, werden vorerst kleine Brötchen gebacken: »Ich habe allen gesagt, daß wir im Moment keine Reichtümer zu erwarten haben. Meine Mitarbeiter wissen aber, daß sie nicht abseits stehen werden, wenn sich die erwarteten Gewinne einstellen«, formuliert Gerhard Hruska die Perspektive für sein Werk.

So zieht der alte Tüftler aus dem Erzgebirge verschmitzt lächelnd sein ganz privates Resümee aus den vierzig Jahren Sozialismus und zwei Jahren Marktwirtschaft: Er hat sich nicht verkaufen müssen und wird dies auch in Zukunft nicht tun.

Uwe Ruck



Referenz an die benachbarte ČSFR: Škoda-Lastkraftwagen in allen Ausführungen und Beschriftungsvarianten. Heute begehrte Tauschobjekte auf Sammlerbörsen und Märkten.



Güterwagen der Gattung Fz 120 im Jahre 1981.

Foto: DB-Fotodienst/Mantel



QUICK-PICK-Restaurantwagen der Bauart WRbumz 139.0, Baujahr 1978, im Jahre 1984 mit der alten ICE-Farbgebung. *Foto: DB-Fotodienst/Rech*



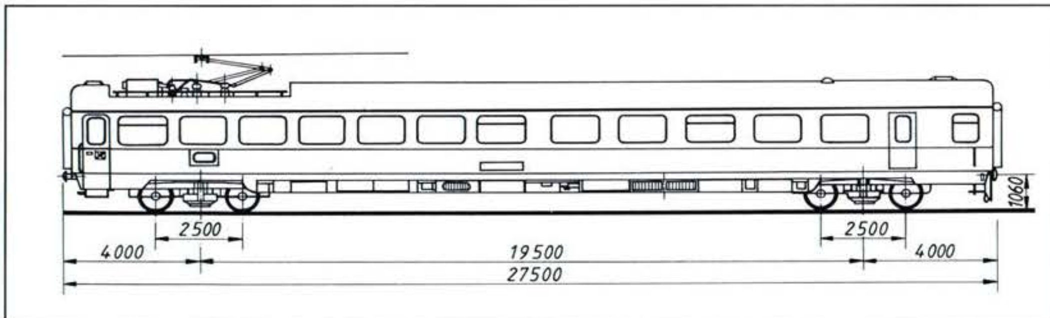
QUICK-PICK-Restaurantwagen der Bauart WRbumz 139.0, Baujahr 1975, im Jahre 1980 noch mit dem damaligen DB-Standardanstrich. *Foto: DB-Fotodienst/Först*

WRbumz 139

Zeichnung im Maßstab 1:240.
Nenngröße 0: x 5,3; H0: x 2,76; TT: x 2,0; N: x 1,5; Z: x 1,09

Der WRbumz 139 ist ein moderner QUICK-PICK-Speisewagen und auf die Selbstbedienung der Fahrgäste ausgerichtet. Meist sind diese Fahrzeuge im Binnenverkehr anzutreffen, verkehren aber auch in Zügen von und nach Österreich und der Schweiz.

Erwähnenswert sind die Dachstromabnehmer zur Energieversorgung des Wagens, die aber ebenfalls durch die Zugsammelschiene erfolgen kann. Ab 1975 wurden diese Wagen in Dienst gestellt. Sie haben sich im Einsatz gut bewährt und sind beim Publikum beliebt.

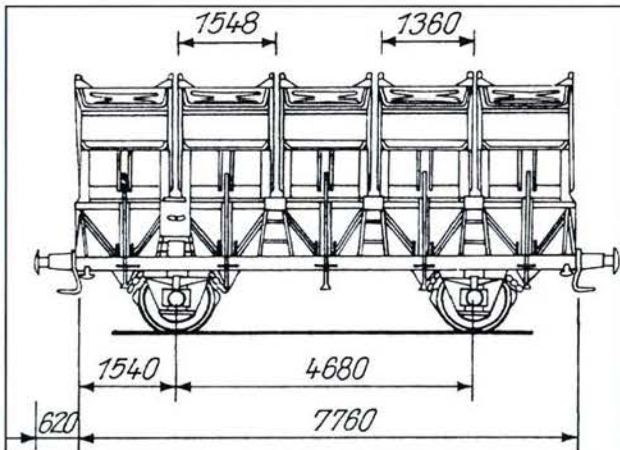


Ausgewählte Daten:
Höchstgeschwindigkeit 200 km/h · Dienstmasse 48 t · Sitzplätze 42 · Aborte 1 · Küche 1

F(s)z 120

Zeichnung im Maßstab 1:120 = Nenngröße TT
Nenngröße 0: x 2,67; H0: x 1,38; N: x 0,75; Z: x 0,55

Der zweiachsige Muldenkippwagen wurde erstmals 1969 gebaut und dient Spezialtransporten. Die fünf nach beiden Seiten kippbaren Mulden von 4,4 m³ Rauminhalt sind geschweißt und durch Hohlträger verstärkt. Ebenfalls geschweißt ist das mit Rollenachslagern ausgerüstete Untergestell. Denkbar einfach und zuverlässig sind die Be- und Entladungsvorgänge. Wird auf der nicht zu kippenden Seite die Haltestange gelöst, können die Mulden einzeln oder zusammen geleert werden. Nach der Entladung rollen die Mulden selbständig in ihre Ausgangslage zurück. Die Wagen sind entweder mit einer Hik- oder mit einer KE-Bremse ausgerüstet.



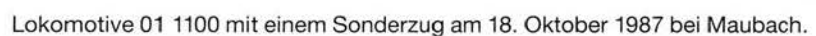
Ausgewählte Daten:
Ladevolumen 5 x 4,4 m³ · Tragfähigkeit 26,5 t · Eigenmasse 13,2 t.

DB 012

Zeichnung im Maßstab 1:200
Nenngröße 0: x 44; H0: x 2,3; TT: x 1,67; N x 1,25; Z: x 0,91



Ausgewählte Daten: Höchstgeschwindigkeit 140 km/h · Kesselüberdruck 16 bar Rostfläche 3,96 m² · Masse 101,0 t (leer), 111,6 t (dienstbereit) · vorwiegend verwendeter Tender 2'2'T 38



Lokomotive 01 1100 mit einem Sonderzug am 18. Oktober 1987 bei Maubach.

Foto: A. Staudacher

DB 012

Mitte der 30er Jahre wurde von der DRG ein umfangreiches Netz schnellfahrender Reisezüge aufgebaut. Auf der Grundlage bisheriger Erfahrungen entstand hierfür eine stromlinienförmige Pazifiklokomotive, die mit Beginn des zweiten Weltkrieges zur Auslieferung gelangte. In den Jahren 1939 und 1940 baute Schwartzkopff insgesamt 55 Lokomotiven der Baureihe 01^{10}. Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges befanden sich sämtliche mit den Nummern 01 1001 und 01 1052 bis 01 1105 bezeichneten Maschinen in den westlichen Besatzungszonen. Sie konnten im Laufe der Zeit bis auf die 01 1067 reaktiviert werden.
Zwischen 1953 und 1957 erhielten 54 Maschinen von Henschel & Sohn hergestellte Hochleistungskessel. Die ab Mitte der 50er Jahre überwiegend im Bw Osnabrück beheimateten 01^{10}-Lokomotiven zeigten insbesondere beim Einsatz auf der Schnellzugrelation Hamburg – Köln die Grenzen der nur bedingt belastbaren Rostfläche. Daher wurden 1956, 1957 und 1958 34 Lokomotiven der Baureihe 01^{10} auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Dadurch konnte die Kesselleistung konstant gehalten werden.
Die ab 1968 als Baureihe 012 bezeichneten Ölloks gelangten mehrmals zu anderen Bahnbetriebswerken. Von Osnabrück und Bebra wurden die meisten Maschinen nach Hamburg-Altona abgegeben. Von hier aus fuhren sie vor allem nach Westerland (Sylt), Flensburg, Kiel und Osnabrück. Als 1972/73 die letzten Dampflokomotiven aus dem Hamburger Raum verschwinden mußten, erhielten einige Maschinen der Baureihe 012 im Bw Rheine ihr Gnadenbrot. Im Jahre 1975 rollten die letzten Lokomotiven dieser Baureihe aufs Abstellgleis. Als Denkmal blieb die 01 1056 in Rheine erhalten.



Lokomotive 01 1063 als Lokdenkmal am 19. April 1984 in Braunschweig.

Foto: A. Staudacher

Klein und fein

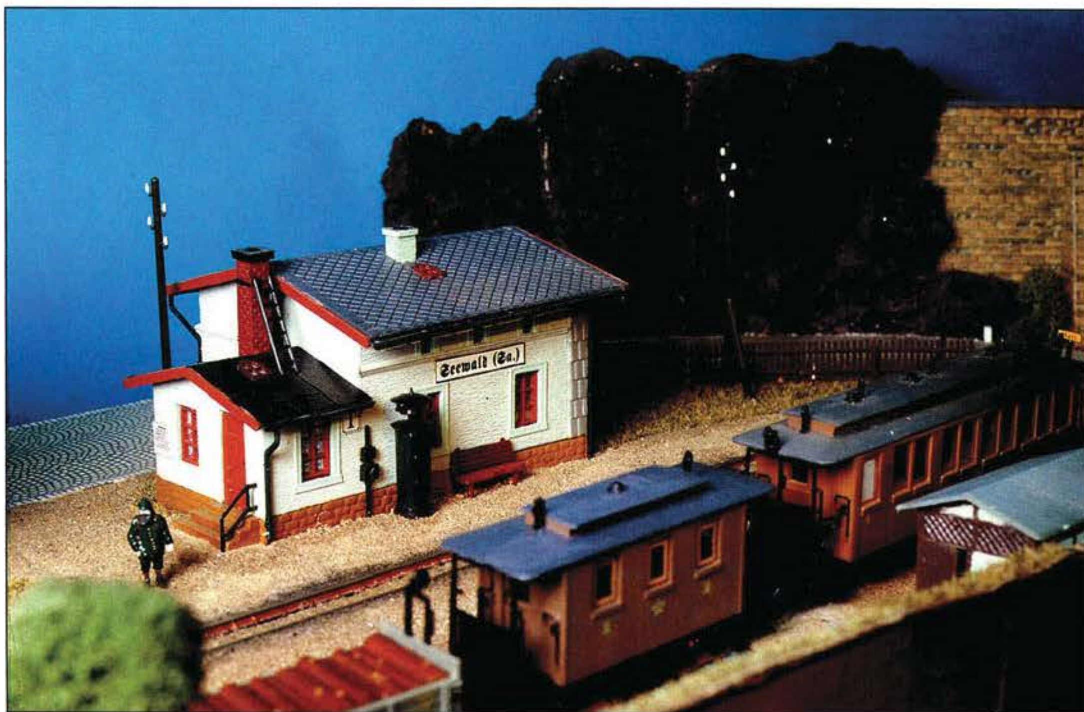
Es gibt Modelleisenbahner, die beginnen eine Anlage erst ab einer Größe von 10 m² zu akzeptieren. Daß jedoch eine kleine Anlage viel leichter im Detail zu beherrschen ist, beweisen eine Reihe von guten Heimanlagen. Eine solche Anlage nach sächsischen Motiven steht (natürlich) in Dresden.



Der Wunsch, Eisenbahn und Landschaft im Modell möglichst vorbildgetreu nachzubilden, ist wohl der Ausgangspunkt fast aller Modelleisenbahnen.
Die Beschäftigung mit der Nenngröße TT in den zurückliegenden zehn Jahren hatte bei mir immer größere Unzufriedenheit über die mangelhafte Detaillierung der Modellfahrzeuge und vor allem über das Gleissystem erzeugt. Die Entscheidung zur Nenngröße H0 war also schon lange vorprogrammiert. Wegen der beschränkten Platzverhältnisse konnte diese Entscheidung nur zugunsten der Schmalspurbahn in $H0_e$ fallen. Die Renaissance der ehemaligen HERR-Schmalspurfahrzeuge durch die Firma technomodell machte das Vorhaben möglich.
Die Abmessungen der Anlage ergaben sich aus den vorhandenen Platzverhältnissen in unserem Schlafzimmer und der Erkenntnis, daß eine Rechteckanlage keine optimale Vorbildtreue begünstigt; daher entschied ich mich für eine L-förmige Anlage. Die Tiefe des einen Schenkels ergab sich aus der Schranktiefe zu 600 mm, die des anderen Schenkels aus dem Unterbau eines Klappbettes zu 700 mm. Keine größenwahnsinnig machenden Abmessungen, aber sie ließen noch Minimalradien von 240 mm zu, ein für die Nenngröße $H0_e$ noch erträglicher Kompromiß. Und stationär sollte die Anlage sein. Den optimalen Staubschutz dafür bietet die Unterbringung in einer Vitrine. Um diese transportieren zu können, wurde sie zerlegbar gebaut.

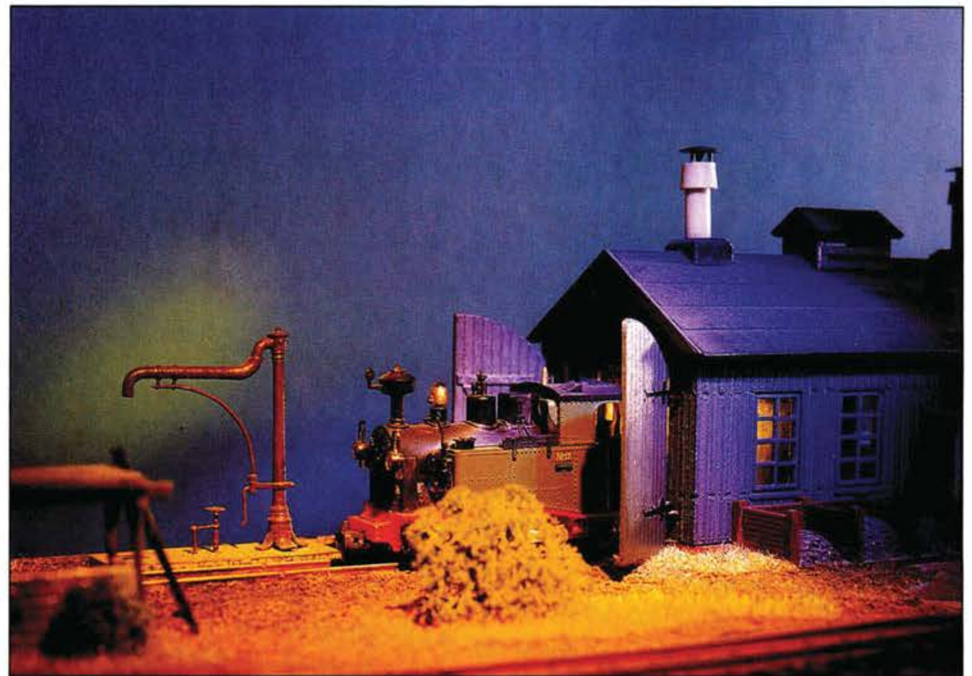
Der Gleisplan

In seiner Grundkonzeption ist der Gleisplan recht konventionell: Das offene Hundeknochen-Prinzip. Den offenen Teil bildet der Schmalspurbahnhof, und um hier einen Lokschuppen glaubhaft machen zu können, wurde er als Endbahnhof ausgebildet. Hinter der Ausfahrt aus dem Bahnhof verbleibt die Strecke etwa auf gleicher Höhe entlang eines weitgezogenen Hangs. Sie überquert dabei auf einer typischen ostsächsischen Stahlbrücke auf Pendelstützen



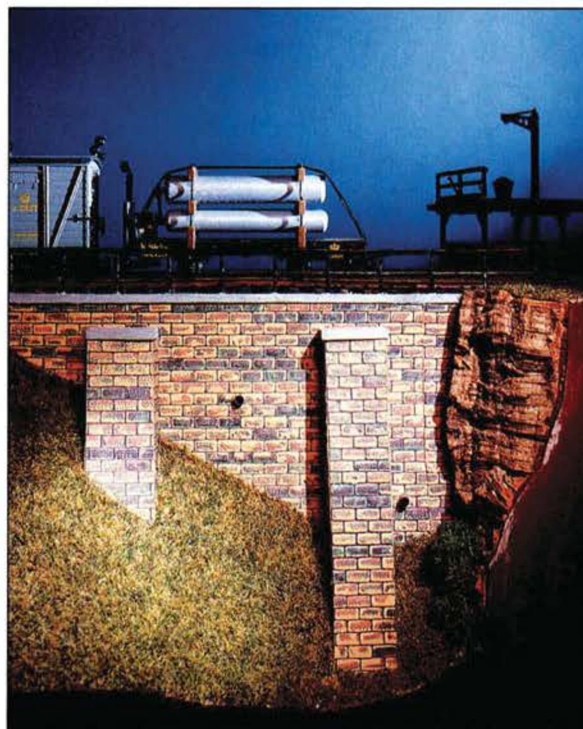
Das Empfangsgebäude des Kreuzungsbahnhofs im Tal. Ob die Übereinstimmung des Namens des Erbauers mit dem tatsächlich existierenden Ortsnamen zufällig ist? Nicht zufällig ist der typisch ostsächsische Landschaftscharakter.

den anderen Ast des Hundeknochens, der sich im Tal hinzieht und dort in einem zweigleisigen Bahnhof den Zügen Gelegenheit zum Kreuzen gibt. Der Schattenbahnhof hat drei Gleise und ist Bestandteil der einen Wendeschleife. So muß nicht jeder Zug Kopf machen, eine Freiheit, die dem Spieltrieb entgegen kommt. Wird aber das Kopfmachen der Züge erforderlich, bietet der Bahnhof dazu viele Betriebsmöglichkeiten. Zwischen den Gleisen 1 und 2 liegt der Bahnsteig. Es kann also ein zweiter Zug nach Ankunft eines ersten den Bahnhof verlassen. Bei einer möglichen Erweiterung der Anlage über



Wenn es Abend wird im Endbahnhof, zieht sich die sächsische I K in ihren Schuppen zurück und schläft ein bißchen, bis sie der Anlagenbesitzer wieder weckt und zu neuen Taten über die Anlage schickt.

Eine genaue Planung ist bereits der halbe Anlagenbau. Exakt eingehaltene Maßstäbe und die millimetergenaue Linienführung auf dem Anlagenplan erspart in der nachfolgenden Bauphase schwerwiegende Irrtümer und halbherzige Modellbaulösungen. Außerdem macht es den Sinn frei für Phantasie und Kreativität. Bei dem dargestellten Gleisplan betragen die Abmessungen des langen Anlagenschenkels 2100 mm in der Länge und 600 mm in der Breite. Der kurze Teil der L-förmigen Anlage ist 1400 mm lang und 700 mm breit. Der Verkleinerungsmaßstab beträgt somit etwa 1:10.



Gleis 1 kann der Bahnhof auch zum Kreuzungsbahnhof umfunktioniert werden.

Vom Lokumfahrgleis aus geht es in den Lokschuppen und zu zwei Abstellgleisen. Der Lokomotivschuppen ist entgegen den Richtlinien der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sä.St.E.B.) angeordnet. Danach sollte er so gebaut sein, daß die Lokomotiven mit der Rauchkammer zum Schuppentor stehen. Da die Dampflokomotiven aber mit der Esse voran den Berg hochkommen, hätte der Schuppen in der entgegengesetzten Richtung aufgestellt werden müssen. Für mich wäre dann aber die zum Rangieren notwendige Sicht auf die Einfahrweiche des Bahnhofs gestört gewesen, weshalb ich mich zu dieser abweichenden Lösung entschloß.

Die Feinheiten der Details – hier an der Stützmauer unterhalb der Lokschuppenzufahrt – lassen die geschickte Hand des Modelleisenbahners erkennen.

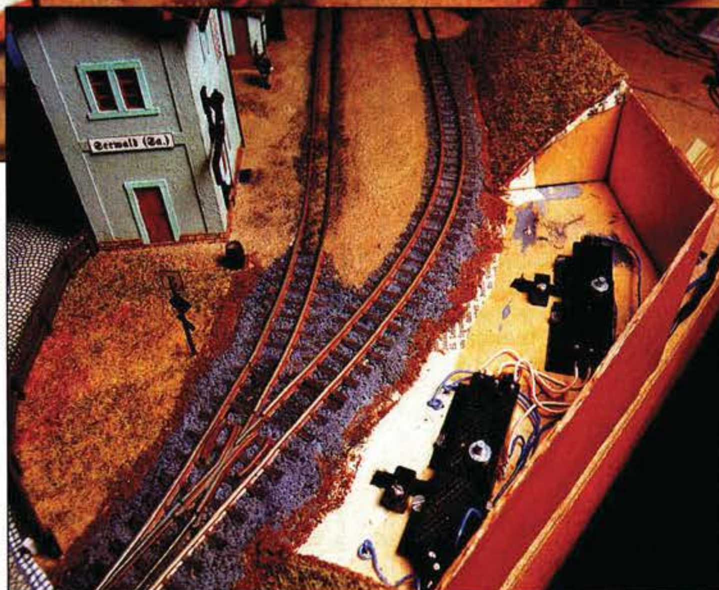
Das Gleis 5a reicht aus für das Abstellen eines Personenzuges aus zwei vierachsigen Personenwagen und einem zweiachsigen Gepäckwagen. Auf dem Gleis 7 werden Güterwagen und Schadfahrzeuge abgestellt. Das Güterschuppengleis faßt nur einen Vierachser, das Gleis 4 bedient eine Holzrampe. Auf dem Freiladegleis 3 können zwei vierachsige Wagen abgestellt werden. Auf Anschlußgleise wurde verzichtet.

Trotz der geringen Gleislängen ist ein vielfältiger Rangier- und Zugbetrieb mit reinen Güter- und Personenzügen sowie mit gemischten Zügen (GmP/PmG) möglich. Die zum Bahnhof gehörende Ortschaft geht in Halbreliefform in die Hintergrundkulisse über.

Der Kreuzungsbahnhof im Tal hat nur zwei Gleise. Der Platz dafür mußte der Natur abgerungen werden. So liegt die eine Weiche kurz vor dem Tunnel, der dafür weit in den Felsen zurückgesetzt wurde. Da der Bahnhof mitten auf der Strecke zwischen zwei Endbahnhöfen liegt, hat er einen Wasserturm zur Ergänzung der geringen Lokvorräte. Eigentlich ist der Wasserturm sogar der Hauptgrund zur Anlage der Station. Da der Bach in der Nähe verläuft, ist stets ausreichend Wasser vorhanden. Für die Füllung des Wasserbehälters im Handbetrieb ist der Bahnwärter zuständig. Und der für das Wasserfassen nötige Aufenthalt bietet dem Betriebsdienst Gelegenheit, hier Zugkreuzungen durchzuführen.

Der Schattenbahnhof weist keine Besonderheiten auf. Erwähnenswert ist nur, daß die beiden verdeckten Zufahrten zur Kehrschleife mit dem Schattenbahnhof je einen Sicherheitsblock erhalten müssen und daß vor den drei Abstellgleisen der Kehrschleife ein weiterer Sicherheitsblock liegt. Damit sind maximal sechs Zuggarnituren verdeckt abstellbar, eine ausreichende Anzahl für einen vielfältigen und abwechslungsreichen Zug- und Rangierbetrieb.

Noch deutet die fehlende Hintergrundgestaltung den Bauzustand der Anlage an, die Exaktheit der Nachbildung des Bahnhofs jedoch verbreitet schon echte sächsische Schmalspurbahnatmosphäre.



Fotos: KLAWIAN

Es müssen nicht immer teure Weichenantriebe sein: Die frisierten und mit Endabschaltungen versehenen Hruska-Antriebe arbeiten über ein Hebelgestänge zuverlässig und sicher. Die Zugänglichkeit ist durch ein abnehmbares Geländestück gesichert.

Landschaftsgestaltung

Die Platzverhältnisse lassen die Nachbildung der Ortschaft des oberen Bahnhofs nur als Halbrelief und als Hintergrundkulisse zu. Der Ort sollte städtischen Charakter haben. Der im Tal gelegene Bahnhof liegt außerhalb des Ortes. Um die Landschaft weiträumig wirken zu lassen, habe ich dort auf die Nachbildung des Ortes verzichtet. Nur ein Haus am Anlagenrand deutet auf eine weiter dahinter liegende Ortschaft hin. Mit einem Schnitt durch einen Bauernhof soll hier ein Blickfang geschaffen werden. Wer mit ähnlichen Gedanken der effektvollen Gestaltung des Übergangs zwischen Anlage und Hintergrund spielt, sollte sich in Museen Anregungen holen. Speziell Zinnfiguren Dioramen weisen oftmals überraschende Lösungen an.

Liebhaber von Schmalspurfahrzeugen haben oft völlig unterschiedliche Modelle in ihrem Besitz, deren Vorbilder bei verschiedenen Bahnverwaltungen, in unterschiedlichen Regionen verkehrten. Der gemeinsame Einsatz auf einer Modellbahnanlage wird gemeinhin als großer Stilbruch empfunden. Hier läßt sich leicht Abhilfe schaffen: Werden die Gebäude so gebaut, daß sie von den fest in der Landschaft integrierten Fundamenten getrennt werden können, lassen sie sich leicht austauschen, ohne daß störende Spalten im Erdreich sichtbar werden. Auch wenn der Grundriß der Gebäude jedesmal der gleiche ist, kann der geschickte Modellbauer durch veränderte Fassaden- und Dachgestaltung sowie Fenstereinteilung völlig andere Stilepochen darstellen, so daß die Gleichheit der Fundamente überhaupt nicht mehr erkennbar wird. Auf ähnliche Weise können auch die Signale ausgetauscht werden (Stecksockel), und so kann bei Bedarf die Schmalspurbahn heute in Sachsen und morgen in Österreich fahren. Was bleibt, das ist die Lage der Gleise und der Landschaftscharakter. Jedoch kann auch der Letztere durch Veränderung der Hintergrundkulisse eine erstaunliche veränderlicher Wandlung erfahren. *Winfried Seewald*



Ein Blick auf den noch im Bau befindlichen linken Anlagenschenkel. Die verschraubten Aluminiumprofile gestatten das problemlose Auswechseln der Glasscheiben.

Modell Eisen Bahner Güterschuppen

Anzeigenschluß für die nächsterreichbare Ausgabe, Heft 10/92, ist am 14. September 1992

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Biete

Verk. H0-Modelle + Prospekte von Albedo, Brekiwa, Praline, Roco, Roskopf, Modelle aus DDR-Produktion, alt und neu, Hruska etc., Liste gegen 2,50 in Briefmarken bei: Karl Liesy, Postfach 210852, W-6700 Ludwigshafen 1

Rollendes Material für H0 + N zu verkaufen, Liste gegen Freiumschlag. I. Peschl, M. Kazmierczakstr. 7, O-7022 Leipzig

Neu i. d. Reihe „Kleine Eisenbahn-Hefte": Nr. 3, Kleinb. der Kreise Jerichow I/II u. Pretzien, DM 15,-, Nr. 4, Privatb. im Memelland, DM 12.-. R. Taege, Dimitroff-Allee 172, O-1800 Brandenburg

Verk. kompl. Modellautosammlung von Espewe, Wiking, Herpa, Modelleisenbahner 1955-1992, alte H0-Modelleisenbahn, TT-Mater. zu 20% unt. Ladenpr. Gräser, Willi-Howitz-Str. 10, O-9561 Zwickau/Sa. Ein Besuch lohnt sich

Fahrpläne, Eisenbahnbücher, immer größere Auswahl. Fragen Sie nach unserer Liste 92/93. Fahrplancenter, W. Schaar, Brüderstr. 5. O-9704 Falkenstein/Vogtland H

Biete Modelleisenbahn und Mod.auto-Prospekte, Kataloge, Neuheitenblätter usw., umfangreiche Liste gg. Freiumschlag. W. Meinecke, Habigerstieg 17, W-2100 Hamburg 90

Verkauf Lokschilder der BR 03, 38, 44, 50, 55, 58, 64, 94 u. a. Liste gg. Rückumschlag. S. Hannemann, Borner Str. 10, O-1093 Berlin

Vitrinenauflösung, 45x Gleisbettung für Roco 42410 und 3x Roco 42651 für DM 50,- zu verk. Tel. 09381/2811

Fertige TT-Lichtsignale zu günstigen Preisen. Liste geg. Freiumschlag an: Thomas Michalsky, Altnossener Str. 25, O-8191 Pennrich

Biete Bilder von Straßenbahnen, Eisenbahnen, Bussen u. Schiffen ab 50er Jahre v. Europa und Canada. F. Roth, Bahnhofstr. 20 a, W-6457 Maintal 1

Verkaufe TT E 70, grün und H0m Sächs. VI K, Herr KG. B. Egeler, Tel. O-Berlin, 4499053

Piko-H0 41,95, 38², 56, 86, alles neu, Transpress-Bücherliste gg. Freiumschlag Lokschilder 552797, 651014, DR-Schild gg. Gebot. 0711/383692

Roco-Zugpackungen: jede nur komplett, Reichsbahneilzug MITE 44, Berl. Stadtbahn-Abteilwagen + T 12, 40 J. DB + E 71, blau + Donnerb., je DM 250,-. W. Emmerich, Gartenstr. 1, W-6919 Bammental, Tel. 06223/5171

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf Modell Eisen Bahner

Egger-Bahn, u. a. H0e-Modelle zu verkaufen, Liste anfordern. Eisele, Meisenweg 14, W-7910 Neu-Ulm 3, Tel. 0731/84769

Verkaufe FL BR 64 DRG, M E 52, Roco BR 58 DRG, Trix BR 92 DRG, Bausätze E 32, Triebtender (BR 23), Röwa-Containerkran, Raimo-DT, Gehäuse VT 70 (Piko), FL-Steuerungen, Günther-Fahrgestell B 655/1, FL-Kessel BR 50, div. Ersatzteile, alles äußerst günstig. Liste gegen Freiumschlag an: Lublin, PF. 1403, W-6056 Heusenstamm 1, Tel. 06104/63031 od. 06103/84793

Div. TT-Loks u. Wg., u. a. BR 94 u. Zug aus Zeuke-Anfangszeit. Liste gg. Freiumschl. L. Matzkeit, Hegelstr. 64, O-2794 Schwerin

Suche

Trix: Klappdeckelwagen mit BRH. 3424 (424) (20/88), Stellhebel in blau (6583) (583) (20/26). Vollmer: Blockstellenhaus A 5205 oder 5705, Tel. 05121/22503

Suche Zeppelin, DKW, Weichen, Güterwagen, Brücken, Pumpen, Oberleitung-Zubehör, mit Preis, für Spur Z. D.Bertram, Paulinenstr. 16, O-7050 Leipzig

DDR-Plastmodellautos 1:87 und div. ältere Piko-Modelle zu kaufen gesucht. Th. Zach, Karl Marx Str. 65, O-7560 Guben

Märklin-Waggon, La Vache Quirie (Frankreich). Tel. 0224/52418

Suche Liliput BR 05 Stroml., BR 42 u. 52, DRG/DB, BR 12 Kat.nr. 10661, BR 18, Kat.nr. 1821, Kanzelwagen blau/beige, Kat.nr. 84004, im Tausch gegen Grünen, Nr. 84003, 05003 Tarn, BR 12, Kat.nr. 10602 u. 10610, BR 45 DRG, Rheingold, Kat.nr. 821 od. 822. Angebote bitte schriftl. an: R. Hiesgen, Steinstr. 11, W-4740 Oelde

Suche Gleise, Weichen u. Fahrzeuge von Piko, Spur N. Angebote bitte an: U. Filter, Am Kirchbrunnen 1, O-6100 Meiningen

Von Fa. Krüger Bauzugwagen: Nr. 8221, 8420, 8421; Niederbordwagen in Grün, Gelb, Blau; Schnellzugwagen in Rot, Grün, Buffet rot/grün. Beiwagen VT75 Kleinserie (alles TT). E 94 rot ÖBB (BTTB-Zenke). Klaus Stöpel, Clara-Zetkin-Str. 4, O-5500 Nordhausen

Suche: für Spur N Arnold Gleis Rollendes Material sowie Zubehör. Angeb. an Wolfgang Werner, Postfach 111,O-7033 Leipzig

Biete: Filmapp. u. div. Trickfilme, alles vor '45, suche Wagen undZubehör Märklin Spur O. Klaus-Dieter Marcks, Carolastr. 18, O-7305 Waldheim.

AR 2022, BR 221 Sim., neu, Orig.-Verp., DM 110,-. EM 83-91 in Ordner, kpl., DM 350,-. Tel. 030/4121616

H0: BR 86, D-Zugwagen: 426/50, 426/66, 426/62, Doppelstock: 426/879, BIUV 5/6S13/010, Ersatzteile. Ralf Großhennig, Teichdamm 6, O-3606 Osterwieck

Miba, 1a Zust., 79/9-12, 80+3a, 82+3a, 83+3a, 84/3 3a 4 6 7 8 11 12, 85+3a, 86+3a, 87+3a, 88+3a+9a, 89 o.3a, DM 335,- n. kpl. einschl. Verpack. u. Nachnahme. D. Mangelsdorf, Buchenweg 24, W-4722 Ennigerloh

Märklin-Eisenbahn, Vorkrieg, von Sammler zu Liebhaber, priv. ges. Tel. 08142/52843

Suche Feldbahnlok, bevorzugt Gmeinder, Spur 60 cm, geschl. Fst., Jörg von Allmen. CH-5105 Auenstein

Privatsammler sucht Märklin-Eisenbahn und anderes Blechspielzeug aus der Zeit vor 1952. H. Wild, Hittenbergstr. 1, CH-8636 Wald, Tel. 0041/55953937 od. Fax 0041/55954293

Suche Transpreß Rügensche Kleinbahn, Frank Dietrich, Potsdamer Str. 175, 1000 Berlin 30

Suche Fotos der Rü.K.B., der Altmärkischen Kl. Bahnen sowie der sächs. Bahnen. Angebote: S. John, Usinger Str. 18, 6360 Friedberg 2

Draisinen-Fotos und SKL-Fotos gesucht. Stefan John, Usinger Str. 18, 6360 Friedberg 2

Achtung, TT-Dampflok-Fans! Umbau für vorbildliches Qualmen im Stand und aller Fahrstufen ohne Elektronik f. 01, 23/35, 56er, 50.40, Kleinserien u. Eigenbauten. Ausf. Info geg. Freiumschlag. K. Schmidt, Lenzener Str. 21c, O-2900 Wittenberge

Achtung, H0-Dampflok-Fans! Umbau für vorbildliches Qualmen im Stand und aller Fahrstufen ohne Elektronik für sämtliche DDR- u. BRD-Modelle u. Eigenbauten. Ausf. Info geg. Freiumschlag. K. Schmidt, Lenzener Str. 21c, O-2900 Wittenberge

Verk. Modellautos 1:87, ehem. DDR-Prod., CSFR, GUS, Liste gg. Freiumschlag. S. Gärtner, S.-Rädel-Str. 5, O-8313 Dohna

Hruska BR91 Vitrinenmod., original-verp., 120,- DM, div. Piko-Loks u. Wag., Liste gg. Freiumschl., Piko u. Gützold Kataloge, auch einige N-Artikel. Janowski, Tietjenstr. 28, W-100 Berlin 49

Biete Auto- u. EB-Modelle Rußland, 1:87, 1:43, Bahnmützen, Schilder, Klauins Cerinu 21 Journal A229070. L. Vorweg, Am Försterweg 45, O-1260 Strausberg

Märklin 3338 Ae6/6 mit 6 Roco SSB Eilzugwagen PTT Post, DM 500,-; Frachtschiff Eigenbau 1:87, 60 cm lang, Motorschiff mit Aufbauten in Messing, DM 500,-. Peter Merian. 02292/4410

Weinert-Weichenlat. 7221 (SDM), Herkat-Elektronik-Fahrtricht.-Umsch. für Märklin, Typ 2655 (30,- DM), Trix-Ems-Lok-Empf. 66571 (30,- DM), Langsamfahrmodul, MOBA 150 (20,- DM). 05121/22503

Roco-Trafo 09001 (30,- DM), Herkat-Fahrp. mit Dauerbel. 2651 (60,- DM), Piko BR86 (50,- DM), Piko-Trafo 1763 (30,- DM), für Trix-Sammler: Bel.-Trafo 20-144, 4-10-14V/3A (50,- DM), noch Schwimmb. B601 (15,- DM), Weinert-Weichenant. 7231 (2,- DM). 05121/22503

WER verkauft WO?

Verzeichnis der Telefon Vorwahlen in den alten Bundesländern:

0201 4300 Essen	**0221** 5000 Köln
0202 5600 Wuppertal	**0231** 4600 Dortmund
0203 4100 Duisburg	**0241** 5100 Aachen
0204 4250 Bottrop	**0251** 4400 Münster
0205 5620 Velbert	**0261** 5400 Koblenz
0208 4200 Oberhausen	**0271** 5900 Siegen
0209 4650 Gelsenkirchen	**0281** 4230 Wesel
0210 4000 Düsseldorf	**0291** 5778 Meschede
0211 4000 Düsseldorf	
030 1000 Berlin	
040 2000 Hamburg	**0461** 2390 Flensburg
0421 2800 Bremen	**0471** 2850 Bremerhaven
0431 2300 Kiel	**0481** 2240 Heide
0441 2900 Oldenburg	**0491** 2950 Leer
0451 2400 Lübeck	
0511 3000 Hannover	**0561** 3500 Kassel
0521 4800 Bielefeld	**0571** 4950 Minden/NRW
0531 3000 Braunschweig	**0581** 3110 Uelzen
0541 4500 Osnabrück	**0591** 4450 Lingen/Ems
0551 3400 Göttingen	
0621 6800 Mannheim	**0661** 6400 Fulda
0631 6750 Kaiserslautern	**0671** 6550 Bad Kreuznach
0641 6300 Gießen	**0681** 6600 Saarbrücken
0651 5500 Trier	**069** 6000 Frankfurt
0711 7000 Stuttgart	**0761** 7800 Freiburg
0721 7500 Karlsruhe	**0771** 7710 Donaueschingen
0731 7900 Ulm/Donau	**0781** 7600 Offenburg
0741 7210 Rottweil	**0791** 7170 Schwäbisch Hall
0751 7980 Ravensburg	
0821 8900 Augsburg	**0861** 8220 Traunstein
0831 8960 Kempten	**0871** 8300 Landshut
0841 8070 Ingolstadt	**0881** 8120 Weilheim
0851 8390 Passau	**089** 8000 München
0911 8500 Nürnberg	**0961** 8480 Weiden/Opf.
0921 8580 Bayreuth	**0971** 8730 Bad Kissingen
0931 8700 Würzburg	**0981** 8800 Ansbach
0941 8400 Regensburg	**0991** 8360 Deggendorf
0951 8600 Bamberg	

In den neuen Bundesländern:

00372 1020 Berlin	**0361** 5010 Erfurt
03301 1400 Oranienburg	**03641** 6500 Gera
0331 1510 Potsdam	**03741** 9900 Plauen
0335 1200 Frankfurt	**0381** 2300 Stralsund
03381 1800 Brandenburg	**0381** 2500 Rostock
0340 4500 Dessau	**0385** 2750 Schwerin
03445 5300 Weimar	**03877** 2900 Wittenberge
03445 4800 Naumburg	**0391** 3010 Magdeburg
0345 4020 Halle	**03931** 3500 Stendal
03501 8300 Pirna	**03941** 3600 Halberstadt
0351 8010 Dresden	**0395** 2000 Neubrandenburg
0355 7500 Cottbus	
03583 8800 Zittau	**03971** 2140 Anklam
03601 5700 Mühlhausen (Th.-Müntzer-Stadt)	

Modelleisenbahner Güterschuppen

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 2. Sept.! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten:

O-1000 Berlin: Modelleisenbahnen Günter Peter, vorm. W. Vandammer, Kopenhagener Str. 73, O-1058 Berlin • **Modelleisenbahnen Pankow,** Berliner Str. 48, O-1100 Berlin • **Fliegender Hamburger** Modellbahnfachhandel, K. Mittelsteiner, W.-Pieck-Str. 98, O-1054 Berlin • **Modellbahn-Haberditzl,** Greifswalder Str. 2, O-1055 Berlin • **Fa. Fritko,** Modellbahntreff, Berliner Allee 98, O-1120 Berlin • **Waggon-Treff,** Rosenstr. 3, O-1170 Berlin • **OPUS Spielzeug,** Dr. Sigrid Czesnick, Erich-Weinert-Str. 24, O-1071 Berlin • **Detlef Appel,** Modelleisenbahnen und Zubehör sowie An- und Verkauf, Hans Otto-Straße 7, O-1055 Berlin • **Modellbahnbox Karlshorst,** Treskowallee 104, O-1157 Berlin • **J. Bostedt & Dr. Fischer,** Spielwarenfachhandel, Breite Str. 13, O-1280 Bernau • **Phillips Modellbahnhof,** Hauptstr. 89, O-1501 Eiche • **Klaus-Jürgen Friedrich,** Modelleisenbahn-Service, Teerofendamm 101, O-1531 Dreilinden • **Spielwaren Modellbahnen,** Priegnitz, Bahnhofstr. 2, O-1630 Zossen• **Werner Baumgärtel,** Modelleisenbahn + Hobbyhandel, Siechenstr. 17, O-1950 Neuruppin

O-2000 Neubrandenburg: Modellbahnservice Jan Schildhauer, Steinbecker Str. 27, O-2200 Greifswald • **Borrmann's Modelleisenbahn-Treff,** Blutstr. 3, O-2850 Parchim

O-3000 Magdeburg: Modelleisenbahnen, Olvenstedter Str. 13, O-3080 Magdeburg • **Fa. Liebisch,** Modelleisenbahnen, Breite Str. 25, O-3500 Stendal

O-4000 Halle: Fa. Hoffmann, Straße der DSF 96, O-4014 Halle • **Hobby-Shop,** Merseburger Str. 11, O-4240 Querfurt • **D. Steinbrink,** Modellbahn-Service, Stieg 16, O-4300 Quedlinburg • **Modellbahn Ehrhardt,** Beuditzstr. 2a, O-4850 Weißenfels

O-5000 Erfurt: Radio-Kästner, Modelleisenbahn, Lange Brücke 44, O-5020 Erfurt • **In der City,** Schwabhäuser Straße 38, O-5800 Gotha

O-6000 Suhl: Inh. M. Günther, Schillerpl. 2, O-6840 Pößneck/Thür.

O-7000 Leipzig: Fa. A. Nitsche, Inh. M. Puschner, Modelleisenbahnfachgeschäft, Altranstädter Str. 44, O-7031 Leipzig • **Modellbahn Felber GmbH,** Kuhturmstr. 22, O-7033 Leipzig • **Modellbahnen Karsten Klinger,** Prager Str. 275, O-7039 Leipzig • **Bernd Mißler,** Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3, O-7050 Leipzig • **Henry Demmler,** Elektromeister, Schillerweg 4, O-7126 Mölkau • **Böcking & Sohn,** Modelleisenbahnen, Spremberger Str. 26, O-7500 Cottbus • **Harold Mehlhose,** Modelleisenb./Spielwaren, Dresdener Str. 26, O-7702 Bernsdorf • **Horst Bergmann,** Fachhdl. Modellbau/-bahnen, Senftenberger See, ESS Markt, Kormoranstr. 4, O-7801 Großkoschen

O-8000 Dresden: Modellbahn Hans Dieter Hertel, Konkordienstr. 38, O-8023 Dresden • **Modellbau Peter,** Reicker Str. 104, O-8036 Dresden • **Firma Schubert,** Modelleisenbahnen, Hüblerstr. 17, O-8053 Dresden • **Modellbahn Liebscher,** Zwickauer Str. 158, O-8027 Dresden • **Modelleisenbahnen,** Rosemarie u. Werner Zeibig, Ernst-Thälmann-Str. 11, O-8122 Radebeul • **Modellbahn Siewert,** Lessingstr. 13, O-8270 Coswig • **Modellbahn Pofand,** Alte Poststr. 7, O-8293 Königsbrück • **Modellbahn u. Spielwaren,** Inh. H.-J. Tillig, Dohnaische Str. 41, O-8300 Pirna • **Hobby-Boutique Werra, Stelzner,** Ernst-Thälmann-Str. 4, O-8312 Heidenau/ Sachsen • **Sebnitzer Modellbahneck,** Burggässchen 1, O-8360 Sebnitz • **Fa. Kaufer,** Klein-Technik-Laden, Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstraße 44, O-8505 Neukirch • **Elektro-Quelle,** Neusalzaer Str. 17, O-8600 Bautzen • **Spielzeugland,** Inh. Marlies Reuß, Rittergasse 3, O-8700 Löbau • **Haltepunkt A. Jähne und M. Teichgräber,** Johannisstr. 8, O-8800 Zittau • **Uhlmann Modelltechnik,** Fachhandel u. Servicebetrieb, Trebeweg 11, O-8051 Dresden

O-9000 Chemnitz: Modellbahnladen, Susanne Sabsch, Bernhardstr. 15, O-9102 Limbach-Oberfrohna • **Modellbahnen Junghanns,** Claus Junghanns, Rudolf Breitscheid Straße 17, O-9150 Stollberg • **Modellbahnhof Steffen Rühle,** Dresdner Str. 27, O-9292 Geringswalde • **Fa. W. Oelmann,** Inh. Ralf Oelmann, Griefensteinstr. 5, O-9377 Thum • **C. A. Schieck,** Modelleisenbahnen, Auerhammer Straße 1, O-9400 Aue • **Modelleisenbahnfachgeschäft u. Service Peter Lorenz,** Forststr. 13, O-9412 Schneeberg-Neust. • **Modellbahn + Zubehör,** Olaf Günther, Siedlungsstr. 8, O-9417 Zwönitz/Sachsen • **Modellbahn Spitzner,** Albertistr. 16, O-9800 Reichenbach • **Spielwaren u. Elektroartikel, mit Modellbahnen und Service,** Torstraße 2, O-9512 Kirchberg • **Eisenbahn-Treffpunkt,** Neundorfer Str., O-9900 Plauen

W-1000 Berlin: Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16, W-1000 Berlin 10 • **Spielkiste, Spielwarenhandel GmbH,** Senftenbeger Ring 13, W-1000 Berlin 26 • **LGB Markt,** Modellbahn Fachgeschäft, Inh. Brigitte Kreutlein, Holzhauser Str. 59, W-1000 Berlin 27 • **Michas Bahnhof,** Nürnberger Straße 21, W-1000 Berlin 30 • **Lok-schuppen,** Markelstr. 7, W-1000 Berlin 41 • **Modellfahrzeug Hermann,** Hähnelstr. 11a, W-1000 Berlin 41 • **Peter Brause,** Modelleisenbahnen, Drontheimer Straße 1, W-1000 Berlin 65 • **Modellbahn Pietsch,** Prühstraße 34, W-1000 Berlin 42 • **Modellbahn,** Dominikusstr. 25, W-1000 Berlin 62 • **Modellbahnen in Zehlendorf,** Berliner Str. 37, W-1000 Berlin 37 • **Modellbahnen Turberg,** Rankestr. 24, W-1000 Berlin 30 • **Schiffs- und Modellbahn-Studio,** Joachim-Friedrich-Str. 26, W-1000 Berlin 31 • **Neumann-Station,** Modell-Großbahnen, Siegfriedstr. 1, W-1000 Berlin 44 • **Berliner Zeuke-TT-Bahnen,** Müllerstr. 124 (in der Müllerhalle), W-1000 Berlin 65 • **Hobby Schult Technik,** Klosterstr. 13a, W-1000 Berlin 20 • **Fa. Krümmling,** Seestr. 42, W-1000 Berlin 65

W-2000 Hamburg: Modellbahnhof, Oststeinbek, Im Hegen 4, W-2000 Oststeinbek • **Modellbahnshop Beurich,** Heußweg 70, W-2000 Hamburg 20 • **Markscheffel & Lennartz,** Esplanade 23, W-2000 Hamburg • **Spiel + Hobby Haus,** Bramfelder Chaussee 251, 2000 Hamburg 71 • **Modellbahnkiste,** Wolter u. Altstaedt, Imstedt 31, W-2000 Hamburg 76, **Meyers Modellbahn Winterhude,** Spezialgeschäft für Eisenbahn und Zubehör, Barmbeker Str. 171, W-2000 Hamburg 60 • **Modellbahn-Wilhelmy,** Fischmarkt 11, W-2160 Stade • **Modellbahn Ofterdinger,** Schülperbaum 2, W-2300 Kiel 1 • **Roland Modellbahnstudio,** GmbH & Co. KG, Gröpelinger Heerstr. 165, W-2800 Bremen 21 • **Auto und Bahn-Modellspielwaren,** Kapitän-Dallmann-Straße 2, W-2820 Bremen 71 • **Hobby-Shop,** Birgid Hatting, Bremer Str. 6, W-2950 Leer

W-3000 Hannover: Schmalspur und Feldbahn, Limmerstr. 79, W-3000 Hannover 91 • **Modellbahncenter Tiebe,** Marstall 16, W-3300 Braunschweig • **Firma Hottenrott,** Bäckerstr. 104, W-3380 Goslar • **Mineralienecke Clausthal,** Inh. Rupert Höll, Bergstr. 31, beim Bergwerksmuseum, W-3392 Clausthal-Z. • **Raabe's Spielzeugkiste,** Holländische Straße 99, W-3500 Kassel

W-4000 Düsseldorf: Modellbahn Breuer, Alter Markt 14–15, W-4000 Düsseldorf 12 • **Spiel und Hobby-Studio,** Zwettler, Soliger Str. 87, W-4018 Langenfeld • **Spiel + Hobby Kupsch,** Philosophenweg 3, W-4100 Duisburg 1• **Modellbau – Spielwaren, Spiel + Hobby,** Becker, Friedrichstr. 65, W-4130 Moers • **Modellbahn Lübke,** Heuberg 9, W-4230 Wesel 1 • **Buchhandlung im Eisenbahnmuseum, Bochum-Dahlhausen,** Astrid Vogelsang, Grendtor 15, W-4300 Essen 14 • **Modell-bahn-Service,** Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16, W-4500 Osnabrück • **Der Lokschuppen,** Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227, W-4600 Dortmund 1 • **Modellbahntreff,** Marsbruchstraße 133, W-4600 Dortmund 41

W-5000 Köln: Peter W. Feldhaus GmbH & Co., Spiel Aktuell, Schildergasse 46–48, W-5000 Köln 1 • **Modellbahn-Center Leverkusen,** Christel Steiner, Bensberger Str. 80, W-5090 Leverkusen 1 • **Modellbahn Etschenberg,** Bicherouxstr. 5-7, W-5120 Herzogenrath • **Modellbahn-station,** M. Siffert, Rosental 52, W-5300 Bonn 1 • **Bahnhofsbuchhandlung,** Ingeb. Baumann, Bahnhofstr. 2, W-5480 Remagen 1 • **Friedr. Theisen,** Autorenn- u. Modelleisenbahnen, Flug- u. Schiffsmodellbau, Metzelstr. 19-20, W-5500 Trier • **Jul's Walbrecht,** Optische Waren, Spielwaren, Poststr. 9, 5600 Wuppertal 1 • **Matschke Modellbahn,** Schützenstraße 90, W-5600 Wuppertal 2 • **Modellbahnstübchen,** Karl-Heinz Heine, Siepenweg 5, W-5790 Brilon

W-6000 Frankfurt: Hobby Haas, Braubachstraße 36, W-6000 Frankfurt 1 • **Spielzeugkiste,** Ihr Spezialist für Modellbahnen u. Autos, Nähe Konstablerwache, Kurt-Schuhmacher-Str. 31, W-6000 Frankfurt 1 • **Fa. PM,** Inh. P. Möller, Ginnheimer Landstraße 191-195, W-6000 Frankfurt am Main 50 • **Modellbahn-Depot Jung,** Odenwaldstr. 23, W-6090 Rüsselsheim • **Modellbahncenter,** Inh. K. Werner, Borngasse 5, 6102 Pfungstadt • **Modellbahn,** Spiel und Hobby-Treff, Dalbergstr. – Ecke Albanusstr. 80, W-6230 Frankfurt 80 • **Weisenauer Modellbahnladen,** Wormser Str. 91, W-6500 Mainz 1 • **KS-Modellbahnen,** Binger Str. 6, W-6531 Waldlaubertsheim • **Klaus Schumann,** Modellbahnen, Schützen-/Ecke R.-Wagner-Straße, W-6904 Eppelheim

W-7000 Stuttgart: Modelleisenbahn-Center, Christophstraße 2/Ecke Tübinger Straße, W-7000 Stuttgart 1 • **Eisenbahn und Modellbau,** Köngeter Poststraße 44, 7030 Böblingen • **Eisenbahn-Treffpunkt, Schweickhardt,** Rathausstr. 94, W-7050 Waiblingen-Beinstein • **Wagner,** Modellbahntechnik, Schmiedeweg 6, W-7071 Durlangen • **Hobby Eber Hardt,** Kirchbrunnenstr. 16+23, W-7100 Heilbronn • **Modell-Bahn-Hennig,** Mannfred Hennig, Bahnhofstr. 1, W-7250 Leonberg • **Modellbahnshop,** Schillerstr. 1, 7504 Weingarten • **Modellbahn Seyfried,** Durlacher Straße 12, W-7530 Pforzheim• **Der Spielzeugladen,** Jürgen Heilig, Heiligenberger Straße 10, W-7798 Pfullendorf • **Die Bahnbude,** Hr. Krause, Bahnhofsstr. 24, W-7928 Giengen/Brenz

W-8000 München: Der Bahnladen, Schleißheimer Str. 80, W-8000 München 40, • **Günther F. Hödl,** Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4, W-8034 Germering • **Spielwaren-Geisenfelder,** Ludwigstr. 2, W-8220 Traunstein • **Modellbahn Herrmann,** Gibitzenstr. 17, W-8500 Nürnberg 70 • **Modellbahn Ritzer,** Bucher Straße 109, W-8500 Nürnberg • **Der Modellbahnladen,** Inh. Wolfgang Lind, Obere Karlstraße 28, 8520 Erlangen • **Modellbahn und Autoladen,** Inh. Wolf, Kapuzinerstraße 23, W-8600 Bamberg

A-1050 Wien: Rudolf Wernegger, Margaretenstr. 160, A-1050 Wien • **Hobby Sommer,** Modellbaugesellschaft, Neubaugasse 26, A-1070 Wien

A-4020 Linz: Hobby und Modellbau, Handelsgesellschaft m.b.H., Bürgerstraße 14, A-4020 Linz

CH-4051 Basel: Beltrami, Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22, CH-4051 Basel

CH-3011 Bern: Walter Gschwander, Modelleisenbahnen/ Modellautos, Spitalgasse 24, CH-3011 Bern

CH-5432 Neuenhof: Tivoli, Hobby + Modellbahnen AG, Zürcherstraße 156 CH-5432 Neuenhof

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Knöll, Tel. 0711/182-1506 oder Frau Olboeter, Tel. Ost-Berlin 2315071. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.

Biete

Wir beseitigen Ihre Platzprobleme. Mit unseren Schränken haben Sie die Möglichkeit Ihre Modellbahnanlage in den Wohnbereich zu bringen. Bei einem Platzbedarf von nur 0,6 qm können Sie Ihre Anlage in Größe u. Form frei gestalten. Für alle Baugrößen. Prospekt gegen 5,- DM in Briefmarken bei R. Düpmeier, Esch 1, 4413 Beelen H

Verkaufe TT-Modelle: D-Zugwg., Loks, Gü.-Wg., Pers.-Wg.; suche für H0 Spur Getriebe für BR 23 u. BR 84 oder auch Loks dieser Baureihen. H. Bagrowski, Leningring 5, O-6018 Suhl

Liliput H0 Lok BR 45 DB. Dietmar Frey, Martin-Schneller 10, W-7798 Pfullendorf. Tel. 07552/5696

Matchbox Convoy CY1-10, orig. verp. (Lesney Prod.) u. 50 a. Modelle (MB, Siku, Majorette) V.P.! BTTB, 2 Geschenkp., 3 Lok, 22 P.-u. G.-Wag. u. Zub., DM 200,-, unben. o. v., List. 1,- DM. R. Otto, Bebelstr. 82, O-9800 Reichenbach/V.

Gegen Gebot: Lemaco BR 18, Pamir RHB FE 2/2, Furka GE 4/4, FUL 6, Urex SBB C 5/6, SBB CE 6/8, BLS HE 6/8,Metrop. 6010-40, SNCF PAK Lok Fe 4/5 CE 6/6, Märkl. Krokodil 3015, Metrop. 6095 Set. R. Gerlach, B.d. Eichbäumen 60, W-2170 Hemmoor.

"Vom Schienenfahrrad zum Turmtriebwagen", auf 290 S. alles über Draisinen. S. John, Usinger Str. 18, W-6360 Friedberg 2

Märklin: 2847, 190,-; SBB-Zug 3317, 290,-; SNCI-Dampfl. 3123, 250,-; Chiffre ME09/638862

2 N-Anlagen, ausbf. und 1 TT-Anlage sowie RM zu verk. Heinz Krell, Wielandstr. 14, O-4020 Halle

Modellbahnen zu günstigen Preisen, Liste/Freiumschlag: A. Schott, Hochweiselerstr. 4a, W-6308 Butzbach 06033/2590 H

Verkaufe Telefonkarte „Eisenbahnlädle Karlsruhe" (Auflage 3000 Stück), f. DM 39,-. Tel. 0721/883488

Pika Gützold, alles DDR-Produkte, von alt und neu, 16 Loks, 95 Güterwg., 28 Personenwag. u. viel Zubehör, kein Gleismaterial, aus Hobbyauflösung, mögl. kompl. abzugeb., VB 2500,-. R. Bärsch, Zernsdorferstr. 10a, O-1601 Kablow

91 791 v. Hruska geg. Gebot (bitte schriftl.) zu verk. P. Kobersky, Beethovenstr. 5, O-4020 Halle

SACHSENSHOP German-Götz-Str. 5, W-7475 Meßstetten 3, Tel. 07436/8622. Versand Modellbahn u. Zubehör in H0/TT; Katalog u. Listen gg. DM 3,- in Briefmarken. Sehr günstige Preise! H

Märklin, Trix, Roco, Fl., Faller, Vollmer, Kibri, Pola, Bochm. & Kochend., Seuthe, Herpa, Wiking usw. Tel. 069/546763 od. Liste/Freiumschlag bei Schröter, Julius-Brecht-Str. 1, 6000 Frankfurt 50

Märklin 1991 Werksfeuerwehr, DM 1300,-; 1992, Lieferwagen VB 1200,-; Tel. 089/9038706, Fax 9305219

Der Airport-Express in Vorbild & Modell:



80 Farbseiten, nur DM 12,80

Ab sofort im Handel!

GeraNova
Zeitschriftenverlag GmbH München



Für Berlin und sein Umland:
Modellbahn BRAUSE
Drontheimer Straße 1 · W-1000 Berlin 65 (Wedding)
Nähe U-Bahnhof Osloer Straße
Telefon (030) 4935864 · Fax (030) 4942072

Große Auswahl fast aller führenden europäischen Modellbahnhersteller (Z, N, TT, H0e, H0m, H0, I, LGB) zu **günstigen Preisen!** Ständig Sonderangebote und Gelegenheiten. Modellautos, Zubehör, Fachzeitschriften, Bücher, Videos – Reparatur- und Ersatzteilservice (eigene Werkstatt) – Digitale Mehrzugsteuersysteme

Wir freuen uns auf Ihren Besuch! – dienstags geschlossen –

Suche

Piko Spur N, BR 55 (auch def.), Minol Kesselwagen (2 u. 4achs.) sowie Containerwagen ges. G. Rickert, Gartenstadt 105, O-3600 Halberstadt

Suche Zeuke E 44, Stadtilm 2C1 Lok, LGB Loks, Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, O-9416 Zschorlau

Vater/Sohn Sammlerteam, sucht alles v. Märklin. Auch defekt oder rep.bedürftig. Insbesondere Spur 0; dringend gesucht: Innenleben inkl. Fahrgestell f. HR 700 und andere Spur 00, Ersatzteile. Chiffre ME9/620135

Suche Fotos von Bahndienstfzg. und Bahnhofswagen aller Art der DR seit 1950. Axel Polnik, Kulmbacher Str.150, W-8580 Bayreuth

Sammler sucht H3A/S4000, Modelle auch defekt oder Einzelteil sowie Automodelle aus Polen und CSFR in H0 (1:87). J. Kunkel, Wieckstr. 16, O-2380 Barth

Bahnlaternen u. Uniformteile von vor 1945 gesucht. Olaf Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, W-7000 Stuttgart 1, Tel. (0049) 0711/655106, abends

TT-Modellbahn gesucht von BTTB, Zeuke, Rokal u. dgl. U. Vollbracht, Mittelstr. 20, W-5830 Schwelm

H0-Ankauf Südniedersachsen, Bahnen + Autos. Krimphoff, Tiedexer Tor 12, W-3352 Einbeck, Tel. 05561/73707

Suche Gepäckwg. des Schmalspurzuges der ehem. Fa. Herr (Hom), ggf. im Tausch gegen Schmalspurpersonenwag., Frank Fleischer, Ring der Einheit 64, O-9230 Brand-Erbisdorf

Suche von Lineol u. Elastolin: Eisenbahn-, Indianer-, Ritter-, Tierfiguren usw. (aus tonartiger Masse, innen Drahtverstärkung), dazu Bauernhof, Pferdewagen, Autos u. a. Fahrzeuge, Zubehör u. guterhaltenes Blechspielzeug, faire Bezahlung o. Tausch gegen Modellbahnmaterial. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91, Tel. 0511/414101

Fotos, Infos, Pläne, von Bahngebäuden usw. der MPSB (600 mm), auch andere 600er-Bahnen gesucht; Märklin Spur"Z-Dampflok" BR 41. R. Schoener, Weserstr. 9, W-3320 Bad Salzgitter 51

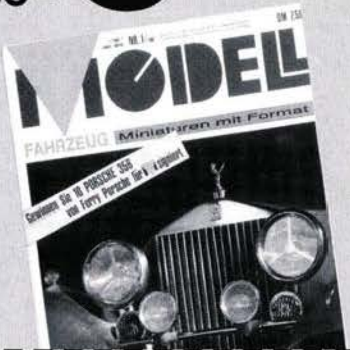
Suche deutsche Bahnlaternen vor 1945, sowie Uniformteile, Spitzenbezahlung. O. Masjohusmann, Reinsburgstr.158, W-7000 Stuttgart

Riesig...

MODELL FAHRZEUG – Miniaturen mit Format.

Die Zeitschrift für
... Sammler
... Modellbauer
... für RC-Fans.

Jetzt im Zeitschriften- und Modellfachhandel oder direkt beim Verlag:



Ja, bitte schicken Sie mir folgende MODELL FAHRZEUG Ausgaben:

Preis bis 5/91 : DM 7,50 pro Ausgabe zzgl. 2,– Porto, Preis ab 6/92 : DM 9,– pro Ausgabe zzgl. 2,– Porto
Btx-Best: *34200#

Name, Vorname — Straße, Nr.
☐ W
☐ O PLZ,Ort — Datum, Unterschrift

Zahlungswunsch: ☐ Bankeinzug — Kontonummer (kein Sparkonto)

Bankleitzahl — Geldinstitut

☐ Verrechnungsscheck/eurocheque

(Andere Zahlungsarten nicht möglich). Coupon bitte deutlich ausfüllen und einsenden an: MODELL FAHRZEUG, Abt. Spezialverkauf, Postfach 10 60 36, W-7000 Stuttgart 10.

MOD 59260

Verschiedenes

Anlagenplanung-Schaltpläne, Platinenherstellung, für H0- u. N-Anlagen Tel. 05143/1502

Reiju-PK(CP1001) + Bahnladen (ab 10201) -PK gegen Liste bei J. Schmahl, Postfach 1366, 5100 Aachen. DM 3.- Rückporto beifügen

Achtung, TT-Dampflok-Fans! Umbau für vorbildliches Qualmen im Stand und aller Fahrstufen ohne Elektronik f. 01, 23/35, 56er, 50.40, Kleinserien u. Eigenbauten. Ausf. Info geg. Freiumschlag. K. Schmidt, Lenzener Str. 21c, O-2900 Wittenberge

Achtung, H0-Dampflok-Fans! Umbau für vorbildliches Qualmen im Stand und aller Fahrstufen ohne Elektronik für sämtliche DDR- u. BRD-Modelle u. Eigenbauten. Ausf. Info geg. Freiumschlag. K. Schmidt, Lenzener Str. 21c,O-2900 Wittenberge

Computerfans! Endlich gibt es ein Programm zur Erfassung der Tfz-Stationierung für alle MS-DOS-Rechner. Info gg. Rückumschlag bei: Marco Schumann, Wolfenbütteler Str. 11, O-3600 Halberstadt H

Wir beseitigen Ihre Platzprobleme. Mit unseren Schränken haben Sie die Möglichkeit Ihre Modellbahnanlage in den Wohnbereich zu bringen. Bei einem Platzbedarf von nur 0,6 qm können Sie Ihre Anlage in Größe u. Form frei gestalten. Für alle Baugrößen. Prospekt gegen 5,- DM in Briefmarken bei R. Düpmeier, Esch 1, 4413 Beelen H

Tausche

Verkaufe Lokschild 94 2049 gg. Gebot; biete Schilder BR 86, 52 (vor 1970) u. ältere Espewe-Modelle gg. Dampflokschilder u. a. BR 35, 58, 41 (auch EDV). Chiffre ME09/630737

Fleischmann Passagierdampfer 620/45 gegen Märklin Bahnhof Spur I, Jahrhundertwende. F. Merbecks, Neusser Str. 35, W-4000 Düsseldorf

TT-BTTB 10 Loks, 40 Wagen, Häuser, Bäume, Signale, 17 Weichen, ca. 12m Schienen -neuwertig- in N-Spur rollend u. Häuser-, Schienen-, Weichen,-Materialwertausgleich. 04104/3149

Veranstaltungen

Neu! 1. Spielzeugbörse in Lübbecke/Westf., Stadthalle, am 13.9.92 von11-16 Uhr. Tel. 05224/1674 H

12. LEIPZIGER Modellbahn- und Spielzeugbörse

Sonntag, 20. Sept. 1992, 10-16 Uhr, Leipzig-Zentrum, Uni-Hochhaus am Augustusplatz
Info: Hans Schimpf
Ulmer Straße 10 · O-7066 Leipzig

27.9.92 Modellbahnbörse „Bernau" in Berlin-Marzahn, Murtzaner Ring 15 (Kitzclub), ist ausgeschildert, von 9.00-14.00 Uhr, Eintr. 2,50 DM, Tisch 1,20 m, 12,- DM. Tischbest. an Henning Herzog, Märkische Allee 242, O-1142 Berlin

Modelleisenbahnmarkt
Samstag, 17.10.1992, von 9–14 Uhr
Hof/Saale · Poststraße 6
Restaurant zur Bürgergesellschaft
Privater An- + Verkauf · Tausch
Info + Bestellungen: v. Mengden-Steglich Föhrenweg 9 · W-8126 Hohenpeißenberg Telefon 08805/8138 o. 089/68 51 40

Samstag, 12.9.1992, von 10–15 Uhr
Modelleisenbahnmarkt
Privater Ankauf · Verkauf · Tausch
Dresden · Kulturpalast · am Altmarkt
Info + Bestellungen: G. Steglich · Föhrenweg 9 W-8126 Hohenpeißenberg · Tel. 08805/8138

Adler Spezial, der Markt für antikes Spielzeug, Sonntag **4. Oktober,** von 11 bis 16 Uhr, **4600 Dortmund-Hohensyburg,** Spielbank Gastronomie Hohensyburg, Casino-Saal. Der Sammlermarkt für Spielzeug um 1900 bis Mitte der 50er Jahre. Der **Adler-Spezial**-Markt bietet Tausch, An- u. Verkauf von Eisenbahnen, Autos, Blech-, Holz- u. Militärspielzeugen, Plüschtieren, Puppen, Fachliteratur und vieles andere mehr. Auskunft, Anmeldung: M. & RP. Cremer Veranstaltungs GmbH, Tel. 02103/51133 u. 0203/746327, Fax 02103/52929 H

Breidenbach's Modellspielzeug-Märkte

12. Sept.	4770 Soest-Ampen an der B1
10. Okt.	4434 Ochtrup, Saal Blanke
17. Okt.	4700 Hamm, Westerschützenhof
24. Okt.	4630 Wattenscheid, Gänsereiterh.
31. Okt.	4400 Münster (NUR MÄRKLIN)
07. Nov.	4770 Soest-Ampen an der B1
14. Nov.	4980 Bünde, Stadthalle
21. Nov.	4434 Ochtrup, Saal Blanke
28. Nov.	4400 Münster-Kinderhaus
05. Dez.	2870 Delmenhorst, Zur Pultern
12./13. Dez.	4434 Ochtrup, PUPPENBÖRSE
19./20. Dez.	4434 Ochtrup, Modellspielzeug

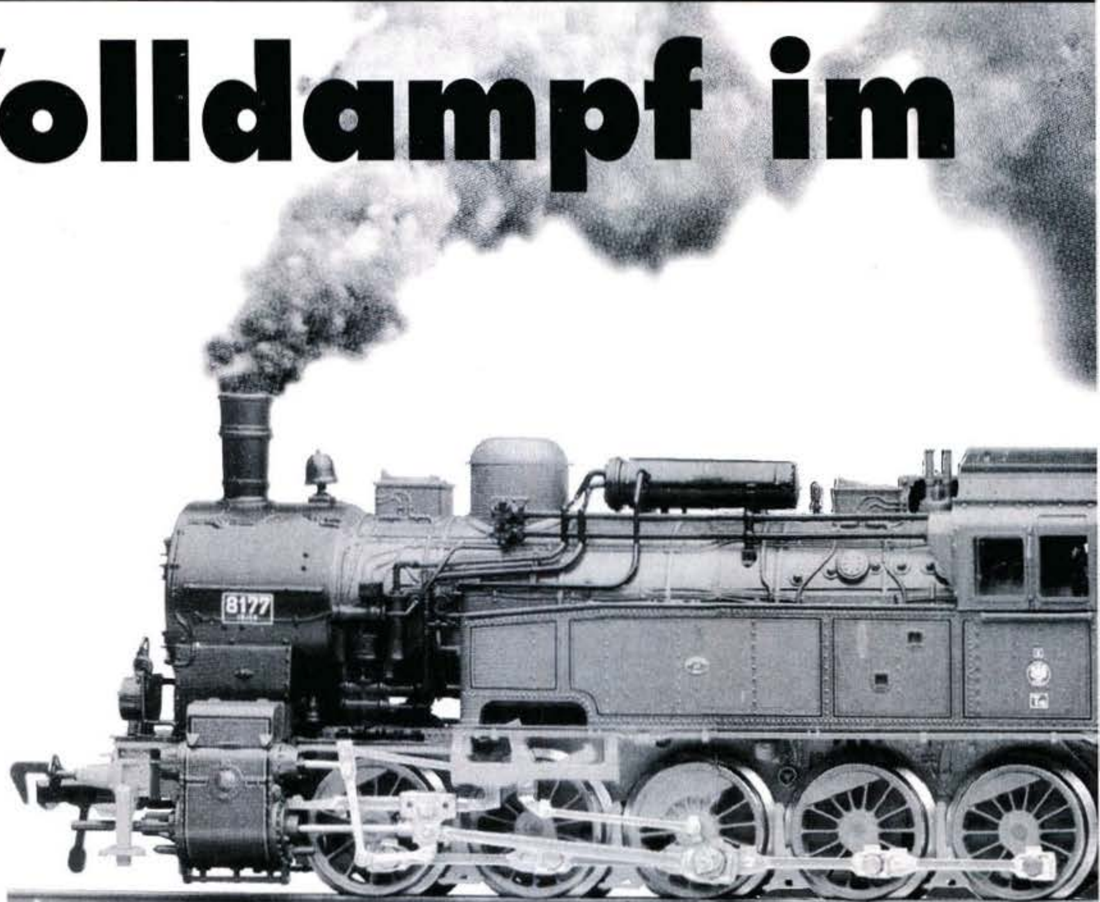
Information und Tischreservierung: Familie Breidenbach · Telefon 02553/4891

Adler Modellspielzeug-Märkte - über 10 Jahre bekannt, beliebt, gut, veranstaltet: **6.9. 5000 Köln,** Gürzenich, Martinstr.; **13.9. 5100 Aachen,** Eurogress, Monheimsallee; **13.9. 4500 Osnabrück,** Stadthalle, Schloßstr.; **20.9. 5300 Bonn,** Kon.-Adenauer-Haus, Fr.-Ebert Allee; **27.9. 5000 Köln-Mülheim,** Stadthalle, Jan Wellem-Str./Wienerpl.; **27.9. 4050 Mönchengladbach,** Kaiser Friedr.-Halle, Hohenzollernstr.; **3.10. Iserlohn,** Parkhalle, Alexanderhöhe; **4.10. 6250 Limburg,** Stadthalle, Hospitalstr.; **Adler-Märkte,** von 11 bis 16 Uhr geöffnet, bieten Tausch, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Modellautos, altem Blechspielzeug, Plüschtieren und Puppen. Auskunft, Anmeldung: M. & RP: Cremer Veranstaltungs GmbH, Tel. 02103/51133 u. 0203/746327, Fax 02103/52929 H

Biete • Suche • Tausche • Biete • Suche • Tausche • Biete

Mit Volldampf im

Modell Eisen Bahner



Die meistgekaufte Eisenbahn-Zeitschrift für Vorbild und Modell zwischen Ostsee und Erzgebirge.

Jetzt auch in den alten Bundesländern erfolgreich.

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen

...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen

...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN sitzen Sie

im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeinde in Deutschland-Ost Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung. Modell Eisenbahner
Borkumstraße 2
O-1100 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 10/92 ist am 14.9.1992. MODELL EISENBAHNER 10/92 erscheint am 7.10.1992.



KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige

Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik

❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeile	Privat DM	Gewerblich* DM
1–3	8,–	28,–
4	10,–	35,–
5	12,–	42,–
6	15,–	52,50
7	17,–	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 15,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ______

Bankleitzahl ______ bei der ______ ab.

NAME/VORNAME TELEFON

STRASSE/NR. WOHNORT/PLZ DATUM/UNTERSCHRIFT

Weltwirtschaft und Eisenbahn

Eine außergewöhnliche Aktion, von der nicht nur das Kinderhilfswerk UNICEF profitieren wird, fand beim Weltwirtschaftsgipfel in München statt: Die dort versammelten Staats- und Regierungschefs haben einen Spur 1-Zug von der Firma Märklin handsigniert. Er wird zugunsten von UNICEF voraussichtlich am 10./11. November 1992 bei Sotheby's in London versteigert.

FALLER

Sekundenkleber

Klebstoff auf Cyanacrylatbasis gibt es schon länger. Faller bietet ihn in einer praktischen, kugelschreiberähnlichen Form unter dem Namen Expert rapid an. Mit einer kurzen Aushärtezeit können verschiedene Materialkombinationen verbunden werden: Metalle, Plexiglas, Porzellan, Keramik und viele andere Werkstoffe lassen sich mit hoher Festigkeit dauerhaft verkleben. Auch wenn der Klebstoff ohne Lösungsmittel hergestellt wird, können Augen und Haut bei Kontakt mit dem Klebstoff in Mitleidenschaft gezogen werden. *Foto: KLAWIAN*



VOLLMER®

Stadthaus Babyland

Vollmer erweitert die Serie romantischer Stadthäuser um den Bausatz Babyland. Das ansprechende H0-Gebäude wird durch viele Details bereichert: Kinderwagen und Wiegen können der Dekoration von Schaufenstern dienen oder vor dem Geschäft aufgestellt werden.
Der Laden hat eine Inneneinrichtung und ist beleuchtet. Auch ein Storchennest mit seinem Bewohner kann auf dem Dach des Gebäudes angebracht werden. Der Bausatz hat eine Grundfläche von 120 x 115 mm und wird 130 mm hoch. Er kostet etwa 40,- Mark. *Foto: KLAWIAN*



POLA

Straßenbahndepot Dresden

Auch wenn das H0-Modell kein Vorbild in Dresden hat, stellt es den typischen Industriebaustil von Straßenbahnremisen der Gründerzeit dar. In der vierständigen Wagenhalle können Züge bis zu 35 cm Länge abgestllt werden. Bei Kombination mehrerer Bausätze läßt sich das Depot sowohl in der Breite als auch in der Länge beliebig erweitern. Das gealterte Modell benötigt einen Platz von 362 x 304 mm, ist 125 mm hoch und kostet etwa 100,- Mark.

Foto: KLAWIAN

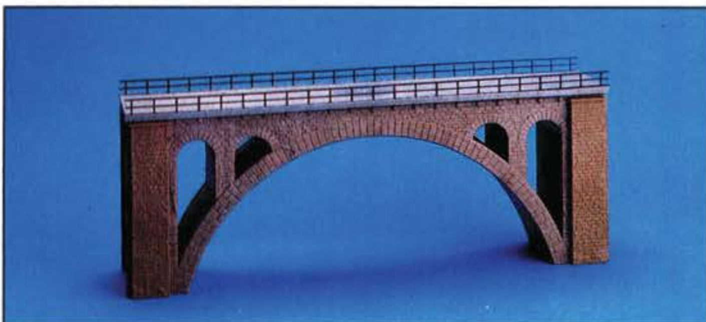


kibri

Brückensegmente

Das Brückenbaukonzept von Kibri gestattet es, individuell Auffahrten und Brücken, gerade oder gebogen, bis hin zur Galerie zu gestalten. Ausgehend von einer Gesamthöhe von 120 mm können mit diesen Teilen die Auffahrten von 0 bis 120 mm sowie Viadukte gestaltet werden. Sowohl Anfänger als auch fortgeschrittene Modelleisenbahner können mit diesem System schnell und bei entsprechender Nachbehandlung anspruchsvolle Brücken aufbauen.

Foto: KLAWIAN



TRIX

Mannesmann-Wagen

Trix liefert Mannesmann-Wagen der Eisenmetallurgie als Nachauflage aus. Die H0-Fahrzeuge entstanden in Zusammenarbeit mit Märklin. Sowohl der Hochofenschlacke- als auch der Roheisenwagen besitzen einen Kupplungsschacht nach NEM. An beiden Fahrzeugen sind die Behälter schwenkbar. Die Fahrgestelle bestehen aus Druckguß.

Foto: KLAWIAN

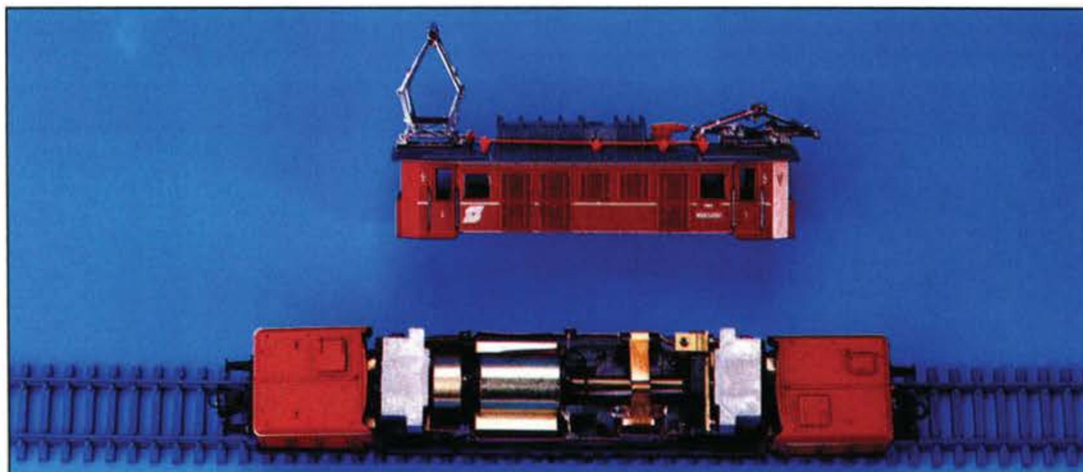


sb modellbau

Faulhaber-Motoren für TT

Etwa 110,- Mark kostet der Umrüstsatz, um eine E 94 der Berliner TT Bahnen mit einem Faulhabermotor auszustatten. Knappe 95,- Mark kommen dazu, wenn der Umbau in der Fachwerkstatt vorgenommen wird, was geraten erscheint. Weitere TT-Umrüstsätze sind ebenfalls bei der Firma sb-Modellbau in W-8037 Olching, Ilzweg 4, Postfach 1407 zu haben.

Foto: KLAWIAN





FLEISCHMANN

DR-RIV-Wagen

Fleischmanns RIV-Wagen erscheinen derzeit in Versionen der Deutschen Reichsbahn. Während der offene Güterwagen mit Bremserhaus (Bauart X der DR) zur Epoche III zuzuordnen ist, gehört der Selbstentladewagen (Bauart Tds der DR) zur Epoche IV. Der Minol-Kesselwagen im aktuellen Firmenlook zählt zur Epoche V.

Foto: KLAWIAN

RIVAROSSI

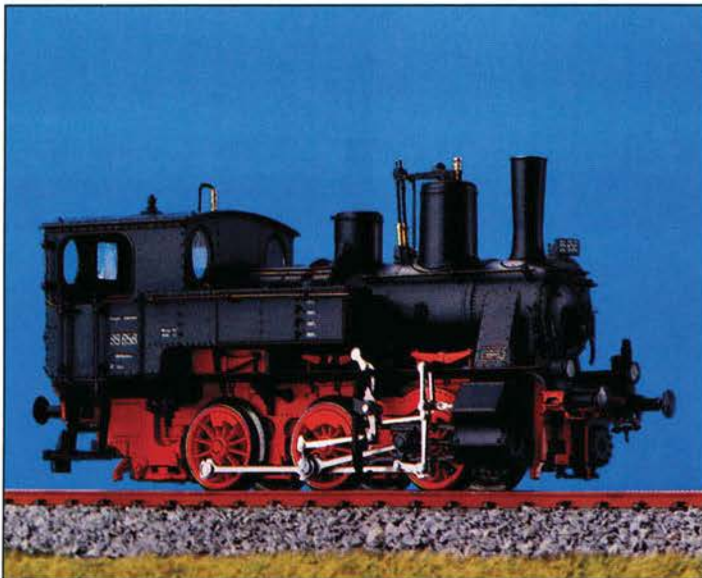
Bayerische Tenderlok

Zum Ende des 19. Jahrhunderts beschafften die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen 73 Naßdampftenderflokomotiven. Eine Lokomotive der Gattung 33.15 mit der Betriebsnummer 89 658 liefert Rivarossi. Das Modell wurde in der Ausführung von 1935 gestaltet: schwarze Farbgebung, Fahrgestell und Räder in Rot und weiße Beschriftung. Gut wiedergegeben wird die charakteristische Verlängerung des Kohlebunkers und das freistehende Lokschild auf der Rauchkammertür. Die Beleuchtung wechselt mit der Fahrtrichtung. *Foto: KLAWIAN*

Bühler Bahnen

ML 2/2 - Bausatz

Die Firma Bühler Bahn, W-7580 Neusatz, Gebersbergstraße 28, bietet einen Bausatz der bayerischen Lokomotive ML 2/2 (BR 983) in zwei Beschriftungsvarianten an. Es handelt sich um ein ehemaliges Rai-Mo-Modell, das aus Zinkdruckguß-, Weißmetall- und Messingzurüstteilen besteht. Angetrieben werden beide Radsätze des Modells über ein zweistufiges Schnecken-Stirnradgetriebe von einem Mabuchi-Motor mit schräggenutetem Anker. Ein Bausatz kostet etwa 270,- Mark. Es können auf Wunsch auch Fertigmodelle geliefert werden. *Foto: Kilian*





BECKMANN

Beckmanns TT

Auch TT-Freunde können ellokbespannte Züge der Epochen IV und V vorbildgerecht einsetzen: Die Firma Beckmann TT, W-1000 Berlin 44, Fontanestr. 17, bietet das Modell der BR 243 dafür an. Das Chassis ist auf der Basis eines Gützold-Antriebes der BR 211 aufgebaut. Es besitzt eine Spitzenbeleuchtung durch Leuchtdioden, die mit der Fahrtrichtung wechselt. Das detaillierte Modell wurde dem Vorbild entsprechend lackiert und bedruckt. Es kostet knapp 300,- Mark. *Werkfoto*

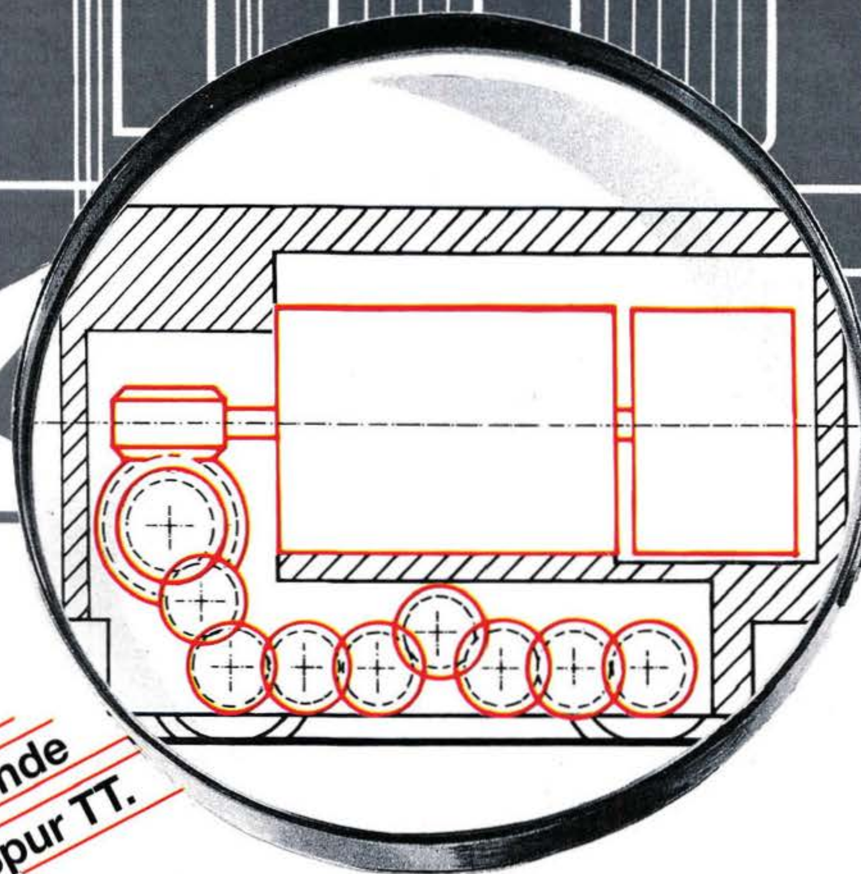


Railino

Schmalspurwagen in 1:160

Die für ihre Messingmodelle bekannte Münchner Firma wartet gleich mit drei Neuheiten auf: ein Personenwagen (B2), ein Hochbordgüterwagen (L3) und ein Niederbordgüterwagen (M') der Rhätischen Bahnen.
Die mit Micro-Trains-Kupplungen (ehemals Kadee) ausgestatteten Wagen kosten zwischen 159,- und 320,- Mark. *Werkfoto*





Der neue Name für alle Freunde der Spur TT.

Mattra's 218 zeigt Antrieb

...und damit einen ihrer besten inneren Werte:

Antriebseinheit mit im Drehgestell eingebautem Faulhaber-Glockenankermotor – serienmäßig. Der Präzisionsmotor mit 2-fach sintergelagerter, wartungsfreier Welle verfügt über eine Schwungmasse mit spezieller Anpassung für weiches Anfahren und sanftes Abbremsen.

Die Antriebseinheit der neuen Mattra TT-Diesellok gewährleistet weiterhin hervorragende Langsamfahr-Eigenschaften, konstante Einhaltung der Geschwindigkeit in allen Regelbereichen, große Zugkraft und taumelfreien Fahrbetrieb ohne Schlingerbewegungen.

Der Clou: Die 218 ist jederzeit auf zwei Motoren umrüstbar!

Technische Daten

Motor	Faulhaber Typ1319/mit Schwungmasse	Rad-Ø	8,33 mm
		Spurkranzhöhe	1,0mm/NEM
Getriebe	Schnecke und Stirnräder	Fahrgestell und Chassis	Metall-Druckguß
Zahl angetr. Achsen	2/4 (wahlweise)	Gehäuse	Kunststoff-Spritzguß

Nicht ganz nach unserem Fahrplan (aber Qualität braucht bekanntlich seine Zeit), jedoch rechtzeitig wird die 218 erhältlich sein – im Fachhandel oder direkt ab Werk. Bitte schreiben Sie uns, wir informieren Sie gerne ausführlich!

MATTRA

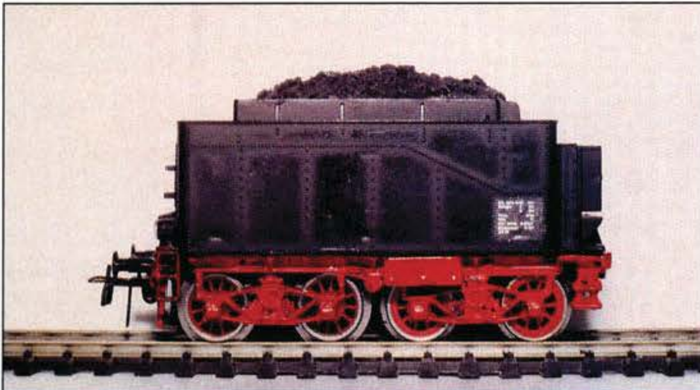
Mattra Modellbahnen

Postfach 67 · O-8360 Sebnitz/Sachsen

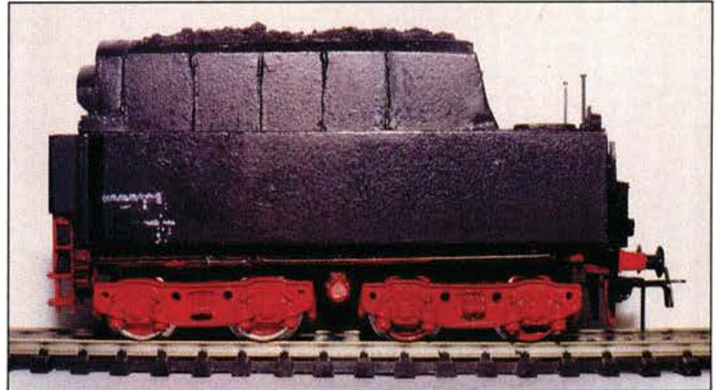
Tel./Fax: Sebnitz/31 52 · (03 59 71) 31 52 (W)

Mehr in Heft 10/92

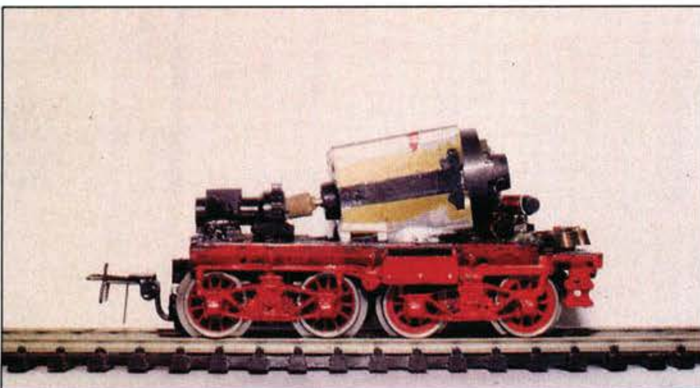
Variationen eines Tenderthemas



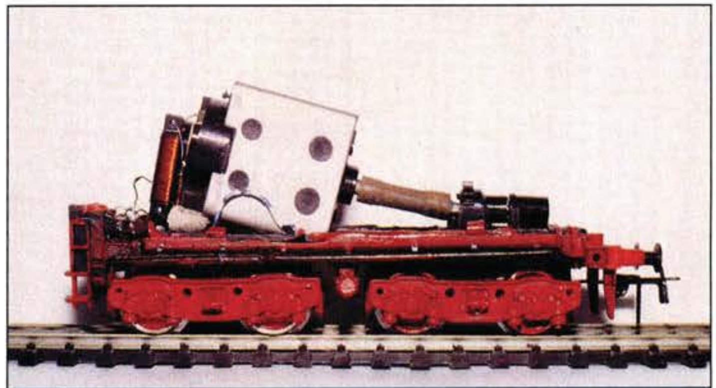
Passend zur guten alten P8: Der Tender 2'2' T 21,5 pr. Durch Motorisierung eines Plastebausatzes von der Firma Revell wurde er zum Triebtender.



Das Gehäuse des Neubautenders 2'2' T 28 entstand aus 1 mm dicken, einseitig beschichteten Leiterplatten, die zusammengelötet wurden.



Die Details des Tenders 2'2' T 21,5 sind am Revell-Bausatz ausgezeichnet nachgebildet. Um ihn jedoch betriebsfähig zu machen, bedarf es noch einigen Aufwands. Dabei sieht man den typischen Fachwerkblenden ihren Gützold-Hintergrund nicht mehr an.



Auch für den Antrieb des Neubautenders 2'2' T 28 fand der etwas großvolumige PIKO-Motor aus der Lokomotive BR 66 Verwendung. Der Anschaulichkeit halber wurde der Ballast über dem Antrieb weggelassen.

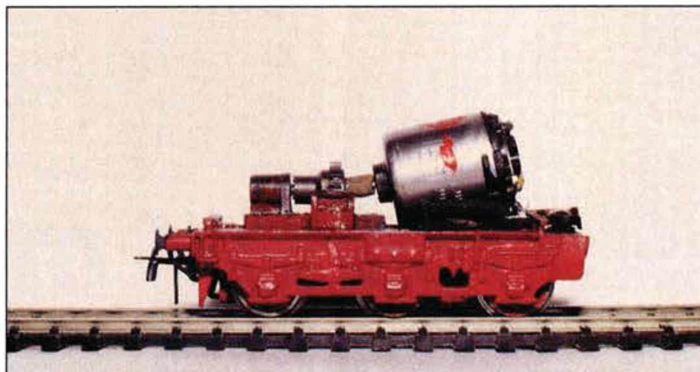
Angeregt durch den Umbauvorschlag für einen Neubautender der Gattung 2'2' T 28 im Heft 2/92 machte sich unser Leser Dieter Schulz an die Feder, um über seine Erfahrungen beim Bau von Modell-Triebtendern zu berichten.

Seitdem es Triebtender gibt, beschäftige ich mich mit deren Umbau und Modifikationen, um für verschiedene Lokomotivmodelle – handelsüblich oder als Umbauten aus der eigenen Werkstatt – die typengerechten Schlepptender in der Nenngröße H0 zu schaffen. Schließlich ist es nicht jedermanns Sache, einen Motor in ein Lokomotivgehäuse einzubauen oder dessen Getriebe den eigenen Modellbahnbedürfnissen anzupassen. Da ist der freie Durchblick unter dem Kessel zu gewährleisten, die Zahnräder müssen klemmfrei laufen und zudem soll noch die Seitenbeweglichkeit der Kuppelachsen gewährleistet werden. Solche Um- und Neubauten sind nur wenigen Experten vorbehalten, die zudem meistens noch über das entsprechende Spezialwerkzeug verfügen. Um Wievieles einfacher ist da der Modellbau am Kastentender, der robust ist und autonom, und dessen Innenraum auch Platz läßt für etwas »handlichere« Lösungen. Meine Modellösungen sind allesamt keine Sensationen, dafür aber mit üblichen Mitteln zu bewerkstelligen und für jeden gelegentlichen Modelleisenbahnbauer nachzuvollziehen.

Die Tenderumbauten

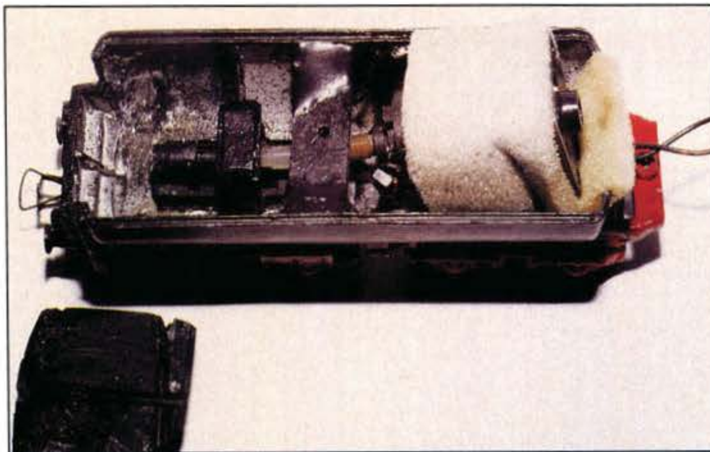
Als ich mich in der ehemaligen DDR mit dem Bau von Dampflokomotivmodellen in der Nenngröße H0 zu beschäftigen begann, standen für die Modellnachbildungen der Baureihe 23^{10}, 38^{10-40}, 52 und 89^{62} keine handelsüblichen Triebtender zur Verfügung. So blieb mir nur die Möglichkeit, diese durch Umbau handelsüblicher Modelltender mit integriertem Antrieb zu gewinnen. Die Auswahl war nicht groß, und so blieben mir als Basis für alle hier vorgestellten Umbaulösungen nur die Triebdrehgestelle des Kondenstenders der Baureihe 52 von Gützold.

Bei allen Umbauten wurden jeweils zwei Achsen angetrieben, egal, ob es sich um feststehende Achsen im Steifrahmen des Tenders 3 T 12 pr. oder um die Drehgestelle der übrigen Tender handelt. Als Antriebsmotor diente mir seinerzeit vorwiegend der PIKO-Motor aus der Baureihe 66, einer der bestlaufenden Motoren aus dem damaligen Hause PIKO. Heute stehen dem Umbau-Bastler ungleich mehr Möglichkeiten zur Verfügung vom Faulhaber-Motor bis zu denen mit 5poligem schräggenuteten Anker der Firma Roco. Aber auch diese modernen Motoren sollten, wie ich es mit meinen PIKO Motoren tat, schwingungsfrei im Rahmen befestigt werden, was am besten mit elastischem Kautschukkleber



Der T-3-Tender 3 T 12 pr. verursachte den meisten Bauaufwand.

(Cenusil o.ä.) oder durch Zwischenlage eines weichen Gummipuffers (Radiergummischeibe) geschieht. Der Tender 3 T 12 pr. erhielt wegen der geringen Höhe der Tenderaufbauten nur einen Antrieb durch einen N-Motor. Für den Bau der Rahmen fanden verschiedene Materialien Anwendung. Von der Verwendung des klassischen Baustoffs Messing in Dicken von 1 bis 2 mm bis zum Zersägen und anschließendem Zusammenkleben der handelsüblichen Tendergestelle reicht hier die Umbaupalette. Grundsätzlich sollte man aber vor Baubeginn gründlich die einschlägige Fachliteratur (z.B. Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv) studieren und sich aus diesen Büchern Kopien der Tenderzeichnungen im Maßstab 1:1 oder 2:1 für die Nenngröße H0 anfertigen lassen. Beim Vergleich der Zeichnungen mit den unterzubringenden Triebdrehgestellen kommen die Lösungen von ganz alleine. Die Kraftübertragung vom Motor zum Triebdrehgestell erfolgt bei mir mit Hilfe von elastischen Gummi- oder Kunststoffschläuchen, wie sie zur Kraftstoffzufuhr von Modell-Verbrennungsmotoren benötigt werden. Diese Antriebslösung ist unkompliziert und dämpft die Schwingungen noch mehr als eine Kraftübertragung mit Hilfe von Kardanwellen.



Fotos: Schulz

Hervorragende Gußqualität und vorbereitete Antriebslösungen, das sind die Vorzüge des Wannentender-Kleinserienmodells der IG Meklenburgische Eisenbahn.

Nützliche Bautips

Für den Bau des Tenders 2'2' T 21,5 pr. mußte das Gützold-Drehgestell gekürzt werden. In den Steifrahmen des 3 T 12 pr. wurde es fest an den Boden des Umbaus festgeklebt. Die Achslagerblenden wurden, soweit das modellbautechnisch vertretbar war, weitgehend den Vorbildern nachgebaut. So sind die Blenden für den Wannentender die Originaldrehgestellblenden des Gützolddrehgestells, während der 2'2' T 28 solche aus Weißmetallguß (z.B. Weinert) erhielt. Für den Oldtimertender 3 T 12 pr. goß ich mir die des Tenders der 55 3784 von PIKO in einer Zinnlegierung ab. Der Tender 2'2' T 21,5 für die Baureihe 38 entstand aus einem Revell-Bausatz, dem ein Rahmen aus Messingblech und Speichenräder von Fleischmann verpaßt wurde. Die Tendergehäuse entstanden - dort wo es sich anbot - aus Teilen handelsüblicher Tendergehäuse aus Plaste oder sie wurden aus unterschiedlichen Materialien zusammengesetzt. So wurde das Tendergehäuse des Tenders für die BR 23^{10} aus 1 mm dickem Leiterplattenmaterial zusammengelötet. Die Ballaststücken wurden zumeist nach Maß gegossen, wozu alte Bleirohre verwendet wurden. Daß der Tender für die BR 89^{62} aus einem PIKO-Tender der BR 55 stammt, sieht man ihm schon von weitem an. Der Wannentender für die 52er Kriegslok besteht aus einem Weißmetallbausatz, den Herr Dr. Lutz Mohr in Bad Doberan vertreibt.

Das Gießteil besteht aus der Wanne mit angegossenen Drehgestellagern und einem feingegossenen Deckel.

Lackiert wurden alle Tendermodelle mit schwarzem Spannlack, der neben guter Griffestigkeit auch einen angenehm matten Glanz garantiert.

Dieter Schulz

Die Güteranlage



Güter, deren Umschlag und Transport auf der Straße und der Eisenbahn notwendig ist, erfordern Güteranlagen. Diese Anlagen bestehen aus Güterabfertigungen, Güterhallen, Ladegleisen und Verladeeinrichtungen. Für einen mittleren Durchgangsbahnhof auf der Modellbahnanlage stellen wir eine solche Güteranlage in H0 vor.

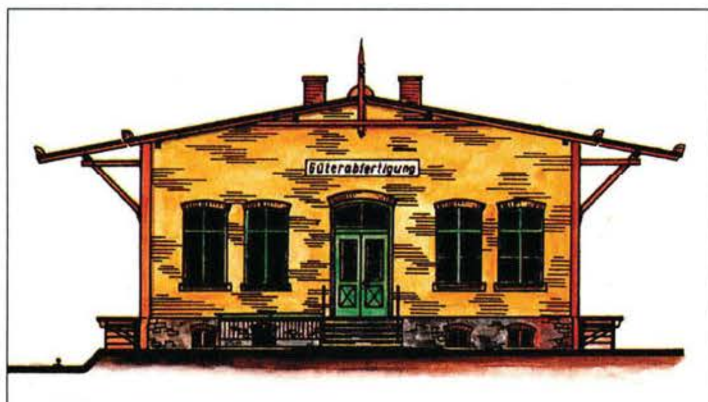


Das Modell des Güterschuppens ist etwa 500 mm lang und entstand aus mehreren VERO- und Auhagen-Bausätzen nach dem Raumzellenprinzip.

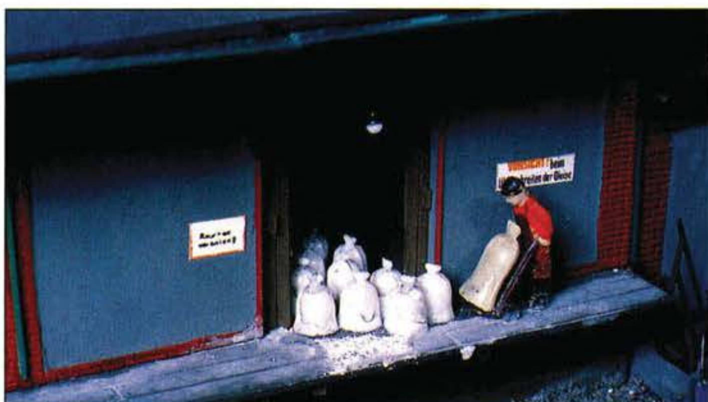
Das Besondere an der beschriebenen Anlage ist, daß sie vorwiegend aus Teilen besteht, die aus der Produktion ehemaliger DDR-Modellbahnhersteller stammen. Diese Bausätze und Einzelteile waren oftmals in den alten Bundesländern unbekannt, weshalb sie an dieser Stelle vorgestellt werden sollen. Zunächst muß gesagt werden, daß die Produkte aus den Häusern Auhagen, VERO und anderen stets besser waren als ihr Ruf. Freilich mußte an dieser oder jener Stelle etwas nachgebessert oder frisiert werden, doch hielten sich solche Notwendigkeiten stets in Grenzen und waren zumeist eine Herausforderung an das Geschick des Modellbauers. Im weiteren stellte das von den VERO-Leuten entwickelte Raumzellensystem einen echten Fortschritt auf dem Gebiet des Modell-Gebäudebaus dar und machte den Umbau, besonders für den Anfänger, leicht. Auch auf meiner Anlage entstanden die beschriebenen Gebäudemodelle aus diesem System.

Der Güterschuppen

Grundlage für das Modell bildete der Güterschuppen von VERO. Da das Modell für einen Güterschuppen eine zu geringe Tiefe hat, wurden zwei Raumzellen zusammengesetzt. Durch Hintereinanderreihung von Raumzellen kann jede gewünschte Gebäudelänge erreicht und so ein imposantes Schuppenmodell geschaffen werden. Bei dieser Aneinanderreihung sollten aber die Mauern an den



Güterabfertigung á la Günter Fromm. Immer eine gute Anregung.



Das Detail macht´s: Hier werden Mehlsäcke verladen, die auch mal reißen können

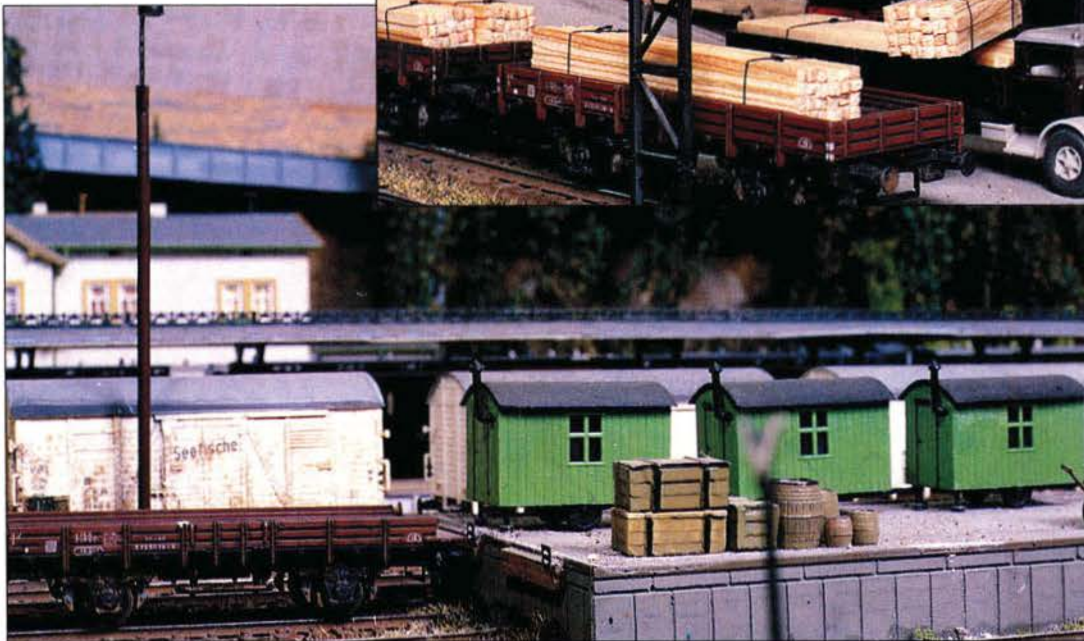
Stoßstellen auf je eine reduziert werden. Dach und Dachgiebel des Güterschuppens stammen von der Firma Auhagen. Die Ausrüstung des Gebäudes mit zusätzlichen Details und die farbliche Behandlung ist aus den Bildern zu erkennen.

Verladekran und Rampe

Aus dem Stahlbau-Konstruktionssystem (STAKO) der Firma VERO entstand der Verladekran. Die Bauteile lassen sich problemlos aneinanderreihen, lediglich für die schmalen Stützen mußten die Teile getrennt werden. Die große Anzahl der verschiedenen Teile und ihre reiche Kombinationsmöglichkeit schafft einen großen Variantenreichtum für solche Konstruktionen.



Der Portalkran zur Güterverladung ist maßstäblich hoch und bestimmt das Bild der Güteranlage entscheidend mit.



Die Kopfpartie des Modells der kombinierten Kopf- und Seitenrampe. Die Bauwagen von Auhagen warten auf ihre Verladung.

Die Güterrampe entstand nach Unterlagen des Bahnhofs Oschatz in Sachsen. Die Rampe ist mit Betonplatten eingefaßt. Die obere Abdeckung besteht ebenfalls aus Beton mit eingelassenen Stahlwinkeln an den beanspruchten Kanten. Beim Modell wurden dafür Gehwegplatten der Firma Auhagen verwendet. Die beim Vorbild verwendeten Betonplatten für den Rampenbelag wurden im Modell in Pflastermanier nachgebildet. Die Betonplatten der Oschatzer Rampe wurden außerdem noch an den Rändern mit Stahlplatten versehen, eine Notwendigkeit, die sich aus der häufigen Verladung von Panzern ergab. Die Kopfseite der Rampe erhält zwei Holzschwellen als Pufferbohle, die auf einbetonierten Schienenstücken befestigt wurden.

Das Zubehör

Das Modell des Lademaßes wurde ehemals von einer Arbeitsgemeinschaft des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV) angeboten. Heute befinden sich solche Utensilien im Angebot vieler Hersteller, u.a. bei Weinert und Kibri. Für die Gleiswaage wurde die Nachbildung einer modernen Konstruktion gewählt, bei der die Gleise nicht mehr unterbochen sind, sondern die Wagen während des Wiegens mittels Balken hochgedrückt werden. Als Wiegehäuschen fand eine Wellblechbude von Auhagen Verwendung. Gleissperren, Weichenlaternen, Hemmschuhablage und Hemmschuhe stammen von dem Kleinserienhersteller Lehmann aus Greiz.

Um den zur Verfügung stehenden Platz noch zu beleben, wurde eine Straßenbaustelle eingerichtet, die es komplett bei Auhagen gibt. Die Lampen entstanden in Eigenbau, sind jedoch in ähnlicher Form ebenfalls bei der Firma Auhagen zu haben, die neuerdings auch Kleinteile aus einer sauber gegossenen Zinnlegierung anbietet. Autoreifen, Kanister, Besen, Holz- und Rollreifenfässer sind zwar ursprünglich für die Ausstattung einer Reparaturwerkstatt vorgesehen, beleben aber, in gekonnter Unordnung drapiert, die Situation auf der Laderampe außerordentlich.

Einen kompletten Bausatz für eine Gleiswaage bietet der Zubehörhersteller Vollmer an.

Text und Fotos: Jürgen Albrecht





Lademaß und Gleiswaage, zwei Details, die auf Ortsgüteranlagen betriebsbedingt dicht beieinander stehen.

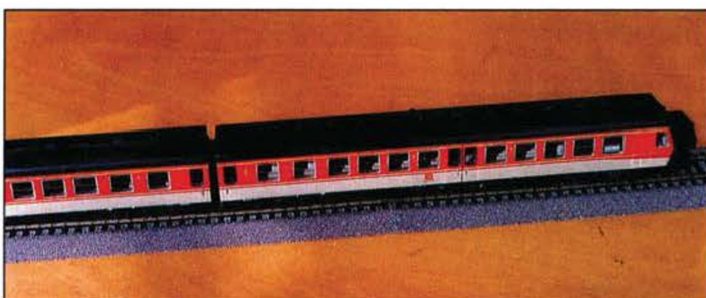
Tips & Tricks

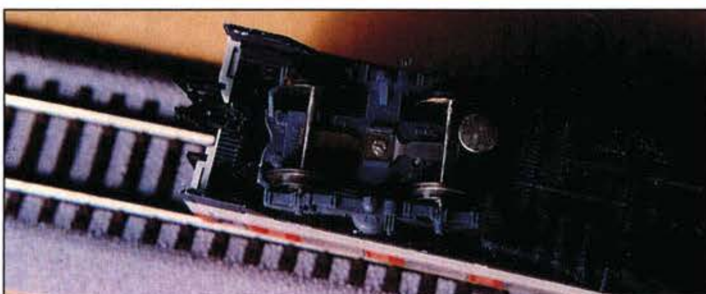
Eng gekuppelt

Für den Umbau älterer Modellfahrzeuge bietet die Firma Fleischmann einen Kurz-Kupplungs-Nachrüstsatz an, der auch für Fahrzeuge mit Drehgestellen geeignet ist. Also rüstete ich mein H0-Modell des Dieseltriebzuges Baureihe 614 (»REGIONAL-BAHN«) damit aus. Da bei den 1:100er Wagen von Fleischmann sogar die Möglichkeit besteht, die Kulissenführung nur anzukleben, hoffte ich auch beim 614 auf eine gleiche, einfache Technologie. Das funktionierte jedoch leider nicht, weil dann die äußeren Radsätze der Drehgestelle in den Kurven am Nachrüstsatz schleifen. Somit mußte die Bodenplatte ausgesägt werden. Doch zunächst müssen die Drehgestelle abgenommen (zwei Anschlußdrähte ablöten) und die alten Kupplungshalter entfernt werden. Beim Markieren der Kulisse an der Bodenplatte empfiehlt es sich, eine Abstandslehre (Kat.-Nr. 6578) aufzustecken und an der Gummiwulst anzulegen. Um die angerissenen Umrisse aussägen zu können, muß nun die Bodenplatte demontiert werden, wobei auf vorsichtiges Hantieren beim Lösen der Rastverbindungen zu achten ist. Beim Mittelwagen ist es besser, auch das Dach abzunehmen, da man dann besser an die Bodenrasten kommt. Wer geschickt mit der Laubsäge umgehen kann, sollte mit dieser die Konturen aussägen. Man kann aber auch mit einer Kleinbohrmaschine und lang eingespanntem Bohrer Loch neben Loch den angerissenen Ausschnitt »umbohren«, ausbrechen und anschließend glatt feilen. Die Kulissenmechanik wird mit Kunststoff- oder Superkleber eingeklebt, wobei darauf zu achten ist, daß diese nicht zu tief eingesetzt wird, sonst schleift die Kulisse an der Bodenplatte. Eine Höhe von 1,5 mm reicht aus, um ein Schleifen der Radsätze zu verhindern. An dieser Stelle erhebt sich die Frage, ob die Kompaktheit der Kulissenführung nicht etwas flacher hätte gestaltet werden können.

Noch ein Wort zur Klebetechnologie: Da die Klebeflächen sehr schmal sind, habe ich 2-Komponenten-Kleber verwendet, der sich »anböschen« läßt, so daß eine größere Klebefläche erreicht wird. Bleiben Sie aber mit dem Kleber dem Kulissenschacht fern! Bei schnellhärtendem Kleber ist die Mechanik schnell unbrauchbar gemacht. Nach dem Zusammenbau der Wagen werden die KK-Köpfe aufgesteckt, auf exakte Höhe gebracht und der überstehende Aufnahmesteg mit der Trennscheibe oder einem Seitenschneider gekürzt. Achtung! Die Kulissenführung ist sehr empfindlich gegen seitliches Verdrehen. Dabei springt die kleine Rückstellfeder heraus, und ein wenig geübter Modellbauer ist dann nicht mehr in der Lage, diese wieder an ihren Platz zu manipulieren. So ist die Rückstellfähigkeit der Kupplung gestört. Da das aber die Funktionstüchtigkeit nicht beeinträchtigt, stört dieses Handicap nur beim Rangieren.

Die problemlose Umrüstung hat mir Mut gemacht, nach und nach alle meine alten Wagen auf diese neue Technik umzubauen. *Hies –*





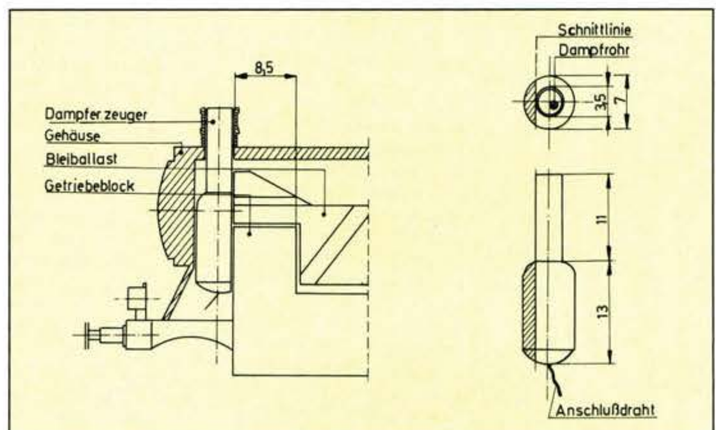
Fotos: E. Hiesserich

Der TT-Dampf

Dampfentwickler der Firma Seuthe lernen seit Jahren den Modellokomotiven der Nenngrößen H0 und größer das Rauchen. Für die Nenngröße TT ist jedoch kein solcher Dampfentwickler im Handel. Sicher auch verständlich, da diese Nenngröße nach dem Untergang der Firma Rokal (fast) eine reine ex-DDR-Domäne war. Dabei läßt sich der Dampferzeuger Nr. 20 mit etwas Geschick gut in einige TT-Lokomotiven einbauen. Ich habe es mit der Baureihe 56 versucht und bin mit diesem Umbau sehr zufrieden.

Da der zum Einbau zur Verfügung stehende Platz begrenzt ist, sind einige Änderungen am Dampfentwickler nötig. Außerdem muß man auf die Beleuchtung an der Maschine verzichten. Zunächst wird der Schornstein vorsichtig auf einen Durchmesser von 3,5 mm aufgebohrt. Dabei bleibt an der dünnsten Stelle nur etwa 0,25 mm (!) Material stehen. Wem das zu diffiziel ist, der sollte sich aus 5 mm dickem Rundmessing einen neuen Schlot drehen (lassen). Vom Getriebeblock werden etwa 0,7 mm abgefeilt, um in der Rauchkammer Platz für den Dampfentwickler zu schaffen. Auch das Bleigewicht muß gekürzt werden. Nun wird der Tank des Dampferzeugers verkleinert. Dabei ist Vorsicht geboten, da das Dampfrohr nicht beschädigt werden darf, sonst ist der Dampferzeuger unbrauchbar. Nachdem der Tank bis auf die in der Zeichnung dargestellte Schnittlinie abgefeilt wurde, muß die Öffnung durch eine passende Messingplatte (0,2 mm dick) verschlossen werden. Im oberen Teil (Metall) geschieht dies durch Löten, im unteren Teil (Keramik) muß man zum Kleber greifen.

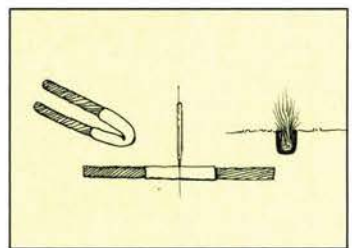
Der so ausgerüstete Schornstein wird nun in das Lokgehäuse eingeklebt und die Anschlußdrähte parallel zum Motor angeschlossen. Die Farbbehandlung der bearbeiteten Teile geschieht am besten mit schwarzem Mattlack. *Kin –*



Dünn und langfaserig

Bäume für die Modelleisenbahn gibt es in Unmengen, Büsche schon etwas weniger und wenn's ums Gras geht, stehen nur noch langweilige Matten und Streuflocken zur Verfügung. Dabei ist gerade die niedere Flora das, was auf unseren Anlagen die größten Flächen einnimmt.

Auf der Suche nach abwechslungsreichen Niederbüschen und schilfähnlichen Grasimitationen, die zudem noch billig sein sollten, geriet ich an Reststücken von flexiblen Elektroleitungen, sogenannte Litzenleitungen, die achtlos in einer Elektrowerkstatt auf dem Boden lagen. Gerade ihre Länge zwischen 15 und 50 mm hatten mich auf die Idee gebracht, daraus etwas für die Landschaftsgestaltung zu versuchen. Nach Abisolation des dicken Gummimantels, liegen zwei bis drei verdrillte Litzenleitungen frei, die wiederum mit roten, schwarzen, blauen oder braunen Isolationen versehen sind. Diese Isolation wird



ebenfalls – bis auf ein Mittelstück von etwa 8 mm – entfernt und das Litzenstück scharfkantig in der Mitte der Isolierung geknickt. Dieser, nun etwa 6 bis 8 mm dicke Stumpf wird in vorbereitete Löcher in der Anlage eingeklebt und die freien Litzendrähte recht locker ausgefasert. Die kupfern schimmernden Drähte muß man natürlich braun-grün einfärben, was am besten mit der Spritzpistole geschieht, aber auch eine Pinselarbeit ist zumutbar. Wenn dann noch einzelne Büsche mit einem leichten Hauch von Streumaterial überzogen werden, sieht man diesem Bewuchs seine Elektrowerkstatt-Herkunft nicht mehr an.

Aus Railhobby 7/91

Meine alten Güterwagen

Irgendwann kommt jeder Modelleisenbahner an den Punkt, wo ihm die neuen Güterwagen zu neu und die unbeladenen zu leer erscheinen. Dann hilft nur das Altern und gekonnte Beladen der kleinen Kostbarkeiten. Über dieses Thema ist in der Fachpresse schon viel berichtet worden, doch jeder Modellbauer schwört dabei auf seine eigene Methode.

Benötigt werden Plakatfarben in den Farben Schwarz, Weiß und Braun, dazu Pinsel mit weichen Borsten in den Größen 4 bis 6, Wasser und einige Tropfen Spülmittel zum Entspannen des Wassers (z. B. REINNY o. ä.). Zu Beginn der Arbeiten entfernen wir die Radsätze und beginnen die farbliche Überarbeitung des Modells am Dach. Dabei wird, im Gegensatz zu den noch folgenden Behandlungen, mit wenig Wasser und kräftigem Farbeinsatz gearbeitet. Die Farben Schwarz und Braun werden unter Zusatz eines Tropfens Spülmittel gemischt und kräftig auf dem Dach verteilt. Ungleichmäßigkeiten erhöhen nur noch den natürlichen Eindruck. Wir sollten darauf achten, daß das Dach deckend gestrichen wird. Bevor die übrigen Partien des Güterwagens behandelt werden, muß das Dach erst gründlich durchtrocknen und griffest sein. Beim Altern der Wagenwände arbeiten wir mit viel Wasser. Das tropfnasse Ineinanderfließen der Farben ist beabsichtigt und erfordert nur ein wenig Mut. Für das Fahrwerk sollte viel Braun verwendet werden, da sich hier beim Vorbild der meiste Rost ablagert. Am Wagenkasten sollten gebrochene Schwarztöne (Schwarz mit wenig Braun) überwiegen. Nichts ist langweiliger als Uniformität. Das gilt auch für den Alterungsprozeß. Deshalb sollte nicht jeder Wagen gleichstark gealtert werden. Bei einigen genügt ein leichter Anflug von Patina, bei anderen werden bestimmte Stellen (Schriftfelder) vom Alterungsprozeß ausgespart, um so die Ausbesserung dieser Partien zu demonstrieren, und einige Wagen kommen geradewegs neulackiert aus dem Ausbesserungswerk. Wer seine Wagen gegen Kratzspuren schützen will, sollte sie anschließend mit einem klaren Mattlack einnebeln. *alb*

Fotos: Albrecht





Weichen

Jeder Eisenbahner kennt sie, jeder Modelleisenbahner braucht sie: Weichen als Bestandteil von Gleisanlagen der Eisenbahn. Das Angebot der Modellbahnindustrie ist groß, die Kenntnisse der Anwender (sprich Modelleisenbahner) über die Details an Backen-, Zungen- und Flügelschienen ist vielfach unzureichend. Ein Sonderheft der Spur-0-Lokomotive, der Hauspostille der 0-Modellbahnfreunde, bringt nun Licht in das Dunkel. Sachkundig und mit großer Informationsdichte wird über Weichenkonstruktionen beim Vorbild informiert, gekonnt und mit dem notwendigen Modellbau-Feeling wird über Weichenangebote, Weichenantriebe und den Selbstbau von Weichen berichtet. Dabei werden viele Anregungen auch für andere Neugrößen vermittelt. G.K.

Weichen, Vorbild & Modell. Sonderheft der Spur-0-Lokomotive. Hrsg.: Internationale Arbeitsgemeinschaft Modellbahnbau Spur 0 e.V. 42 Seiten, zahlr. Schwarzweiß-Bilder und Zeichnungen, 20,- DM. Geschäftsstelle: K.-J. Bieger, In der Ziegelei 25, W–6553 Sobernheim.

In die Haßberge

Die Lokalbahn Haßfurt – Hofheim steht auf der Stillegungsliste. In der vorliegenden Broschüre wird der abwechslungsreiche Werdegang dieser eher unscheinbaren fränkischen Nebenbahn dargelegt, die allen Widrigkeiten zum Trotz im März 1992 ihren 100. Geburtstag feiern konnte. Die Chronik beschränkt sich jedoch nicht nur auf den Schienenstrang zwischen Main und den Haßbergen, auch die Haßfurter Eisenbahngeschichte ist von den ersten Plänen zum Bau der späteren Ludwigs-Westbahn an enthalten. Im Anhang befindet sich der Artikel »Personenverkehr zwischen Haßfurt und Hofheim – aktuelle Nachfrage und Potential« von Dr. Konrad Schliephake (Geographisches Institut der Universität Würzburg), worin Perspektiven für einen künftigen attraktiven Nahverkehr im Haßgau aufgezeigt werden. Denn noch ist es nicht zu spät, um das Stillegungsverfahren für den Gesamtverkehr abzuwenden!

Wolfgang Bleiweis; Emil Lehmann: Lokalbahn Haßfurt – Hofheim – Schienenstrang vom Main in die Haßberge. 72 Seiten, 70 Fotos, davon 2 in Farbe, Zeichnungen. Format A 5, Rückstichheftung, 19,80 DM (mit Goldprägeschrift »100 Jahre« 20,80 DM). ISBN 3-928786-03-2. H&L Verlag Wolfgang Bleiweis, Postfach 4013, W–8720 Schweinfurt 1.

Güterzug-Lokomotiven

Nicht allein im Reise-, auch im Güterverkehr steht die Gesellschaft am Scheideweg: Die Autobahnen verstopfen immer mehr, auch Benutzungsgebühren werden keinen Ausweg bringen. Die Lösung bietet einzig und allein die Eisenbahn. Starke, schnelle Lokomotiven stehen bereit, um die Wirtschaftszentren mit Containerzügen und im Cargo-Express-Dienst zu verbinden.
Der vorliegende Titel verschafft einen umfassenden Überblick über Geschichte und Stand der Güterzuglokomotiven. Die Spanne reicht von der preußischen G 8 über die bayerische D'D-Mallet und das Schweizer Krokodil bis zur 5600-kW-Euro-Lokomotive. Messerschmidt beginnt bei der Definition der Güterzuglok mit typischen Radsatzfolgen und Raddurchmessern, schildert die Entwicklungstendenzen immer weltweit, und endet bei dem modernen Angebot der Bahnen. Eine gelungene Mischung aus Historie und aktueller Technik, in leicht lesbarer Form aus umfangreicher und tiefgründiger Kenntnis der Materie aufbereitet. F.B.

Wolfgang Messerschmidt: Güterzug-Lokomotiven, Schwere Lasten – Hohes Tempo. 224 Seiten, 279 SW-Abbildungen, 21 Zeichnungen, Tabellen. 49 DM. ISBN 3-613-01446-7. Motorbuch Verlag, Postfach 10 37 43, W–7000 Stuttgart 10.

Kanal und Eisenbahn

Mit Inbetriebnahme der Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth wurde das deutsche Eisenbahnzeitalter eingeläutet. Wenig später entstand der Ludwig-Donau-Main-Kanal, der durch den weiteren Ausbau des Streckennetzes der Eisenbahn kaum Bedeutung erlangte und schließlich zu den großen »Investruinen« in Europa zählt. In diesem Buch werden ausführlich und unter verschiedenen Blickwinkeln Eisenbahn und Schiffahrt, vor allem deren Entstehung, beschrieben. Zunehmend an Bedeutung gewannen die Ludwig-Süd-Nordbahn, der Verkehrsknotenpunkt Doos und die Ostbahn von Nürnberg nach Regensburg. Später kamen zahlreiche Nebenbahnen hinzu. Inzwischen entstand eine neue Wasserstraße: der Main-Donau-Kanal. Ob als Alternative, eine neue Konkurrenz zum bestehenden Verkehrswegenetz – das muß die Zukunft zeigen. Alles in einem ein Buch, das bemerkenswerte Zusammenhänge zwischen Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Straßenverkehr näher bringt. wdm

Manfred Bräunlein: Ludwigskanal und Eisenbahn. 184 Seiten, zahlr. Abb., 48,50 DM. Lorenz-Spindler-Verlag, Spitalgasse 2, W–8500 Nürnberg 106.

Ferkeltaxen

Als Ferkeltaxen oder Blutblasen wurden die ehemaligen Leichtverbrennungstriebwagen der Baureihen 171 und 172 bekannt. Noch sind sie auf zahlreichen Nebenstrecken anzutreffen. Mit Hilfe ostdeutscher Eisenbahnfreunde unternahm Soeren Pfaffenbach den Versuch, Vergangenes und Gegenwärtiges über diese Fahrzeuge darzustellen. Naturgemäß liegt dabei der Schwerpunkt auf den Einsatzgebieten. Das broschürte Buch enthält zahlreiche Fakten und Fotos. Es erweist sich als ein ideales Nachschlagwerk. Daß jedoch beim Erwähnen ehemaliger Privat- und Kleinbahnen selbst diese Begriffe durcheinandergebracht werden, ist allerdings bedauerlich. wdm

Soeren Pfaffenbach: Leichtverbrennungstriebwagen bei der Deutschen Reichsbahn. 132 Seiten, 107 Abb., DM 24,80. Arbeitsgemeinschaft Lokrundschau e.V., PSF 80 01 07, W–2050 Hamburg 80.

Über 150 Jahre Dresdener Bahnhöfe

Gestern noch im Tal der Ahnungslosen, heute in Deutschland: Die sächsische Landeshauptstadt Dresden. Über ihre Bahnhöfe wissen die meisten nur, daß von ihnen Ende der 30er Jahre der legendäre Henschel-Wegmann-Zug nach Berlin verkehrte. Wer mehr wissen möchte, sollte sich das Sonderheft des Eisenbahn-Journals zulegen. Wenn sich ein bekannter Eisenbahnhistoriker und ein gestandener Eisenbahnjournalist zusammentun, um über dieses Thema zu publizieren, muß schon etwas daran sein an den Dresdener Bahnhöfen. Und die Erwartungen werden nicht enttäuscht. Dabei überzeugt die Brillanz der Bilder genauso wie die graphische Aufarbeitung historischer Unterlagen. Da rühren die Bilder aus dem Dresden nach dem 13. Februar, und es erfreuen die Aussichten der Dresdener Bahnhöfe als südostdeutsche Drehscheibe nach Böhmen.
Wer Dresden liebt, muß dieses Heft mögen. G.K.

Manfred Berger; Manfred Weisbrod: Über 150 Jahre Dresdener Bahnhöfe. Eisenbahn-Journal special 6/91. 76 Seiten, 132 Abbildungen, Format DIN A 4, broschiert, 16,80 DM. Hermann Merker Verlag GmbH, Rudolf-Diesel-Ring 5, W-8090 Fürstenfeldbruck.

Hitlers Polareisenbahn

Über ein bisher weitgehend unbekanntes Stück Eisenbahngeschichte des zweiten Weltkriegs berichtet dieses Buch. Es schildert die Planungen und die z.T. ausgeführten Bauten für eine strategisch wichtige Eisenbahn in Norwegen. Sie sollte auf höchstpersönlichen Befehl Hitlers entstehen, um die Abfuhr von Eisenerzen nach Deutschland zu ermöglichen. Bedingung dafür war aber die Eroberung des sowjetischen Hafens Murmansk. Teilweise wurde dennoch mit dem Bau der Polareisenbahn begonnen, z.T. kriegsbedingt sehr uneffektiv und unsystematisch.
Über Hintergründe, Zusammenhänge und einzelne Bauabschnitte berichtet der Autor nach Auswertung von Archivunterlagen in Norwegen und Deutschland, nach Gesprächen mit den an Vorhaben Beteiligten und der Bereisung einzelner Trassenabschnitte. Die Darstellung liest sich wie ein Krimi und beleuchtet objektiv alle bekannt gewordenen Vorgänge über die Polareisenbahn. wdm

J. Petersen: Hitlers Polareisenbahn , 198 Seiten, 1 Eisenbahkarte Norwegen, zahlreiche Zeichnungen und Fotos, 29,00 DM. Pozum-Pallas-Verlag GmbH, Markt 9, W-6360 Friedberg.

Ein Touristenzug rollt am 15. Juni 1975 über den d'Arlebosc-Viadukt.
Foto: C.F.T.M.

Museums-Schmalspurbahn in Südfrankreich

Domäne der Mallets

Die südlich von Lyon im Vivarais-Gebirge gelegene Touristenbahn Tournon – Lamastre ist heute eine der beliebtesten Attraktionen dieses Landstrichs. Die einst staatseigene, aber nicht von den Französischen Eisenbahnen (SNCF) verwaltete Meterspurbahn wird heute von Eisenbahnfreunden betrieben.

Das Eisenbahnnetz Frankreichs wies am Ende des vergangenen Jahrhunderts eine ähnliche Struktur auf wie das in Deutschland: Wichtige Zentren waren mit einem regelspurigen Schienennetz erschlossen, alle anderen Gebiete aber blieben ohne Eisenbahn. Besonderer Nachholebedarf bestand bei der Erschließung des französischen Vivarais-Gebirges südlich von Lyon.

Bahnbau und Betrieb

Daher entschlossen sich im Jahre 1883 örtliche Interessenten, dieses Mittelgebirge mit Meterspurbahnen zu erschließen. Am 27. Juli 1886 wurde u.a. der Bau der 33 km langen Strecke Tournon – Lamastre beschlossen. Unmittelbar danach begannen die Bauarbeiten. Am 1. Juli 1891 konnte der Reise- und Güterverkehr eröffnet werden. Bis 1903 entstand im Vivarais-Gebirge ein 200 km langes Schmalspurbahnnetz.

Betrieben wurden diese Bahnen von der CHEMIN DE FER DÉPARTEMENTAUX (C.F.D.), einem Betriebsführungsunternehmen. Per Eisenbahn wurde Holz zu den Kohleminen nach St. Etienne im Norden des Massif Central transportiert. Auf den Anschlußbahnhöfen zur Regelspurbahn, z.B. in Tournon, mußte das Holz auf die große Eisenbahn umgeladen werden. Umgekehrt übernahmen die Schmalspurbahnen Kohle und Mastfutter, um sie auf die Plateaus der Mittelgebirge zu bringen. Ende der 30er Jahre gab es bereits erste Touristenfahrten. Zuvor konzentrierte sich der Personenverkehr auf Einkaufs- und Behördenfahrten der einheimischen Bevölkerung. Das wach-



Eine Rarität stellt die Lokomotive »bi cabine« aus dem Jahre 1909 dar. Rechts die Zugführerkabine, die einen zusätzlichen Dienstwagen überflüssig machte.



Die Lokomotive 413 wird von den Eisenbahnfreunden auch die »Rote Mallet« genannt. Hier steht sie abfahrbereit in Tournon.



Wie bei den Mallet-Lokomotiven der Harzbahnen, wurden an den Lokomotiven dieser französischen Meterspurbahn die Betriebsnummern auch an den Schornsteinen befestigt. Rechts ein Gepäckwagen. *Fotos: Verfasser*

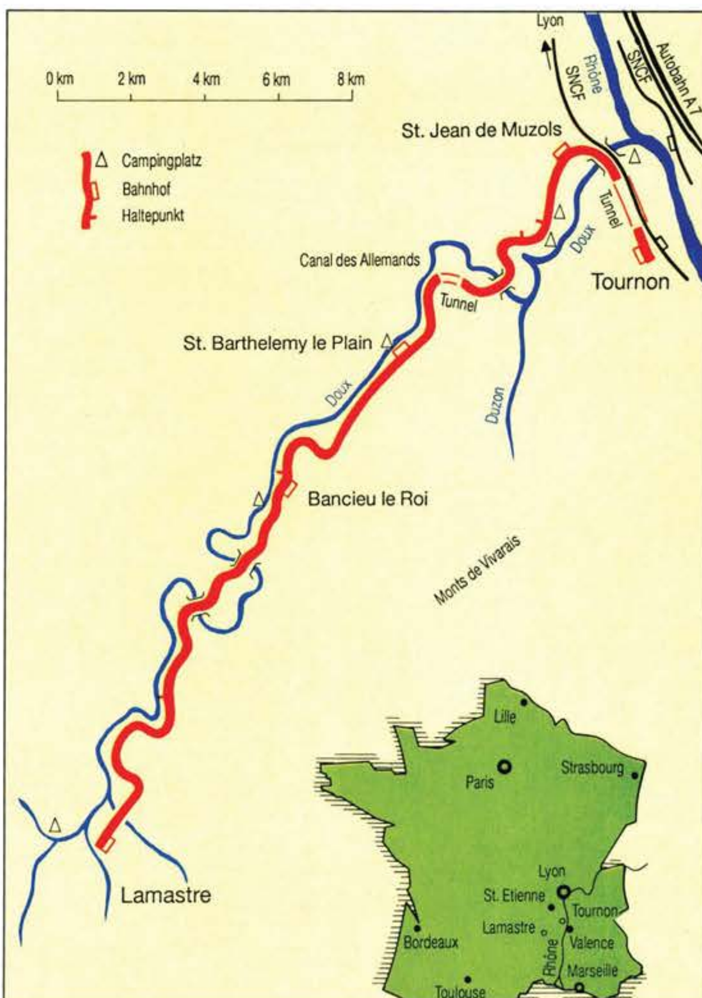
sende Holzaufkommen aus den Bergwäldern erforderte die ständige Erweiterung des Fahrzeugparkes. Während des zweiten Weltkrieges blieb die Schmalspurbahn das einzige Bindeglied zwischen den Regionen Haute und Ardéche. Trotz mehrerer Streckenunterbrechungen erbrachte allein diese Meterspurstrecke in jenen Jahren beachtliche Leistungen. 1942 wurden 100 000 Fahrgäste und 100 000 t Güter befördert.

Ende und Neubeginn

Wie überall in Westeuropa blieb nach dem zweiten Weltkrieg auch Südfrankreich nicht vom aufstrebenden Autoboom verschont. Zu Beginn der 50er Jahre begannen die Transportleistungen aller Schmalspurbahnen zu sinken. Besonders in den Wintermonaten stiegen die Betriebskosten für die Meterspurbahnen derart in die Höhe, daß die Defizite ständig stiegen. Daher wurde am 28. Februar 1953 als erste Meterspurbahn dieses Gebietes der Strekkenabschnitt Lavoûte sur Loire – Raucoules stillgelegt. Intensiven Bemühungen der C.F.D., den Touristenverkehr zu forcieren, war kein rechter Erfolg beschieden. Die finanzielle Situation der Strecke Tournon – Lamastre verschlechterte sich immer weiter. Daran änderten auch die eingeführten Rationalisierungsmaßnahmen, wie die Dieseltraktion, nur wenig.

Am 1. November 1968 wurde die Schmalspurbahn endgültig stillgelegt. Hauptaufgabe der Bahn war bis zum Schluß der Holztransport. Fortan begann die Strecke zu verrotten. Als das Gras bereits in die Bahnhofsbereiche vordrang, engagierten sich bereits zahlreiche Eisenbahnfreunde für den Erhalt dieser letzten Meterspurbahn im Vivarais-Gebirge. Konkrete Vorstellungen über einen Touristenbahnbetrieb mit Dampflokomotiven konnten bald in die Tat umgesetzt werden. Zunächst entstand die CHEMINS DE FER TOURISTIQUES ET DE MONTAGNE (Touristenbahn der Berge , C.F.T.M.). Unter den skeptischen Blicken einiger Techniker übernahm die C.F.T.M. die Strecke, betrieb sie und beschaffte weitere historisch wertvolle Fahrzeuge. Der Staat, der noch immer Eigentümer dieser Strecke war, entschied sich Anfang der 70er Jahre für den Verkauf der gesamten Bahnanlage an die C.F.T.M. Wie meistens bei diesen Vorhaben, waren Sponsoren schnell gefunden, unter ihnen anliegende Gemeinden, die dadurch den Ausbau des Fremdenverkehrs beschleunigen konnten.

Heute gehört die Schmalspurbahn zu den Selbstverständlichkeiten in dieser südfranzösischen Mittelgebirgsregion, ist ein Anziehungspunkt für Touristen und Urlauber aus nah und fern. Inzwischen verkehren während der Sommermonate täglich Museumszüge.



Lokomotiven und Wagen

Derzeit verfügt die Touristenbahn über acht Dampflokomotiven, davon sind fünf betriebsfähig, vier Diesellokomotiven, davon sind zwei betriebsfähig, sowie zwei betriebsfähige Triebwagen.

Die einsatzfähigen Mallet-Dampflokomotiven 403 und 404 wurden 1903 von der Schweizer Maschinenfabrik Winterthur für die heutige Touristenbahn gebaut. Die Maschinen können 170 t schwere Züge über eine Steigung von 25 ‰ schleppen. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Lokomotiven beträgt 30 km/h.

Die Maschinen 413 und 414 stellte die französische Lokfabrik S.A.C.M.her. Die sogenannte »bi cabine« wurde 1909 für die Lokalbahn Lyon – St. Marcelin gebaut. Der C-Kuppler hat über der Rauchkammer noch eine zweite Kabine, die ihm zu seinem Spitznamen verhalf. Die ursprüngliche Herkunft eines außerdem vorhandenen D-Kupplers konnte bislang nicht geklärt werden. Die Schienenbusse (Autorail Billard) der Typen 150 CV (PS) und 100 CV wurden 1938 gebaut. Die zwei- und dreiachsigen Diesellokomotiven wurden nach dem zweiten Weltkrieg beschafft.

Zahlreiche Reisezug- und Güterwagen, die teilweise noch aus der Anfangszeit der Bahn stammen, runden den Fahrzeugpark dieser Schmalspurbahn ab.

T. L. Hameeteman

Praktische Hinweise

Für den Besuch der Touristenbahn wird als Ausgangspunkt Lyon empfohlen.

Zugverkehr:

von März bis Oktober samstags und sonntags;
von Juni bis August täglich.
Es finden mehrere Zugfahrten am Tage statt. Unmittelbar an der Strecke befinden sich preisgünstige Campingplätze.
Die Verwaltung der Touristenbahn, die Direktion du Chemin de Fer du Vibaras, befindet sich in 69001 Lyon, rue d'Algérie.

Zurückgetreten

Der Leserbrief von Herrn Eikhoff aus Bonn in Heft 8/92 erfordert aus unserer Sicht doch einige Richtigstellungen:

– Die Rücktritte einiger Vorstandsmitglieder des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF) erfolgten aufgrund klarer Sachvorwürfe, die anhand von Unterlagen auf der Delegiertenversammlung bewiesen werden konnten.

– Die beiden zurückgetretenen stellvertretenden Vorsitzenden wurden dementsprechend auch mit überwältigender Mehrheit nicht entlastet.

– Es war unter anderem versucht worden, die Arbeit des Vorsitzenden massiv zu behindern. Außerdem wurden Bestrebungen bekannt, daß sowohl auf europäischer als auch auf deutscher Ebene Spaltungstendenzen gefördert werden sollten. Dies bestätigt indirekt auch der Brief von Herrn Eikhoff.

– Die zurückgetretenen Vorstandsmitglieder waren sich schon vor der Delegiertenversammlung über ihre Lage bewußt, da sie eine schriftlich vorbereitete Rücktrittserklärung verlesen konnten!

– Herr Eikhoff, Verfasser des Leserbriefes »Zurückgetreten«, ist selbst enger Mitarbeiter eines der zurückgetretenen Vorstandsmitglieder.

Bezeichnend ist, daß es den Leserbriefschreiber aus Bonn auch stört, daß der nächste Bundesverbandstag des BDEF in Potsdam stattfinden wird und damit auch ein Zeichen für die Vereine in den neuen Bundesländern gesetzt werden soll. Deshalb ist es umso erfreulicher, daß der BDEF nunmehr seine Geschäftsstelle von Bayern nach Berlin verlegen wird.

Die Delegierten werden sich in überwiegender Mehrzahl sicherlich nicht »wie die Rindviecher zusammentreiben lassen«, wie Herr Eickhoff meint. Dies haben auch die Reaktionen nach der Delegiertenversammlung gezeigt. Die genannte Tatsache, daß ich als ehemaliger CDU-Pressesprecher auch für Dr. Filbinger arbeiten durfte, ehrt mich, immerhin war er innerhalb der CDU einer derjenigen, die sich am vehementesten für die Wiedervereinigung ohne Einschränkung eingesetzt hat! In diesem Sinne sehe ich als Vorsitzender des größten Mitgliedsvereins innerhalb der BDEF, des Z-Club International, auch eine Aufgabe darin, die Integration der Vereine der neuen Bundesländer in den BDEF zu förrdern. Es wäre schön, wenn die Zurückgetretenen sich auch daran beteiligen könnten.

R. Kimmich, W-7000 Stuttgart 1

Impressum

Redaktionsanschrift
Borkumstraße 2 · Postfach 11 004
O-1100 Berlin
Telefon: 2315071
Telefax: 2315070

Redaktion
Fritz Borchert (Chefredakteur)
Rainer Ippen (Technik), Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten)
Jörg Lübben (Produktion)

Bild
foto KLAWIAN loewe stirl

Layout
Andre Wendt





Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Borkumstraße 2 · Postfach 11 001
O-1100 Berlin
Telefon: 2315071 · Telefax: 2315070

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher · Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage · GmbH & Co KG ·
Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/182-01 · FS 722036
Telefax: 0711/182-1349

Anzeigenleitung
Gerhard Merkel
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Stilz
Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Satz
Konzetti Berlin

Reproduktion
Otterbachrepro Rastatt

Druck
Grafischer Großbetrieb Pößneck

Einem Teil der Auflage liegen Prospekte der Firma Franklin Mint GmbH, Ottobrunn, bei.

Bahnbetriebswerke

Der etwas unsubstanziierte Leserbrief zu unserer Lose-Blatt-Reihe »Deutsche Bahnbetriebswerke« (MEB 8, S. 54) stellt sowohl die Reihe als auch die vorhergegangene MEB-Besprechung pauschal als fehlerhaft dar; dies können wir so nicht stehenlassen. Das im Herbst 1991 erschienene Grundwerk – wohl auch Grundlage für Rezension wie Leserbrief – enthielt in der Tat einige Fehler, auf die wir die Bezieher rechtzeitig per Brief aufmerksam gemacht haben und die auch in der ersten Ergänzungsausgabe, die im Juli erschien, großteils schon korrigiert wurden. Da bei der Menge an Daten – auf den bislang 550 Seiten sind alleine über 400 (!) Stationierungs-Tabellen enthalten! – einzelne Fehler trotz größter Sorgfalt nicht auszuschließen sind, tauschen wir diese Seiten bei Bekanntwerden von evtl. Fehlern als redaktionelle Serviceleistung (und das ist der Vorteil des Lose-Blatt-Prinzips!) kostenlos mit der nächsten Ergänzung aus. Der Leser hat dadurch die Möglichkeit, sich eines der umfassendsten und vollständigsten Werke zur Bw- und Triebfahrzeuggeschichte Deutschlands aufbauen zu können – verbunden mit der Garantie, daß etwaige Fehler für ihn kostenfrei beseitigt werden. Die Besprechung von Herrn Borchert, man fände »derzeit wohl keine solidere Quelle«, erscheint uns somit stichhaltig. Die Autoren sind jedoch stets für konkrete Hinweise – auch von Hr. Burkhardt – sehr dankbar. *GeraNova Verlag München*

Rechts-/Linksbetrieb

Auch die Tschechoslovakei gehört zu den Ländern, in denen es sowohl Rechts- als auch Linksbetrieb gibt. Links gefahren wird z.B. auf der fast 200 km langen Strecke von Břeclav (Lundenburg) nach Ostrava (Mährisch Ostrau). Auch im Nordwesten Böhmens gibt es Strecken mit Linksbetrieb.

U. Miertschischk, O-8801 Oberseifersdorf

REMAG endlich e.V.

Der Ruppiner Eisenbahn und Modellbahnarbeitsgemeinschaft ist es nunmehr gelungen, ein eingetragener Verein zu werden. Auf 39 qm ist Platz für Werkstatt, Lager und im Bau befindliche Module. Die Voraussetzungen sind gut, um künftig wieder vorbildnah nachgestaltete Abschnitte der ehemaligen Ruppiner Eisenbahn der Öffentlichkeit vorzustellen. Jeden Mittwoch ab 18 Uhr ist die REMAG offen für Mit- und Selbermacher, die Mitglied werden möchten.

Ruppiner Eisenbahn und Modellbahnarbeitsgemeinschaft e.V., Rigaer Str. 62 (sfl), O-1035 Berlin.

Schwarzwald

Der Artikel »Bahnurlaub im Schwarzwald« enthält Fehler. Alle auf der Karte gezeigten Strecken liegen nicht in Württemberg, sondern in Baden. Der Ravenna-Viadukt liegt nicht bei Höllsteig, sondern bei Posthalde. Und schließlich begann der Zahnradabschnitt bereits bei Hirschsprung und verlief bis Hinterzarten. Der Schubbetrieb erfolgte mit Zahnstangenlokomotiven der bad. Gattung IX/b.

A. Hofherr, W-7800 Freiburg





Beleuchtungstricks

Kaum war im MEB etwas über die Wagenbeleuchtung mit Hilfe von LED zu lesen, schon melden sich weitere Modellbahnfreunde mit neuen Tips und Tricks zur Fahrzeugbeleuchtung.

Die Nerobahn

Kein Elektro-, Diesel- oder Dampfantrieb bewegt die Nerobahn in Wiesbaden, sondern schlicht und einfach (und ungewöhnlich) Wasser.

Nordkoreas Eisenbahn

Die Eisenbahn im Land der Morgenröte ist noch jung an Jahren, und die Quelle für die Zeichnungen der Hochbauten und für den Fahrzeugpark ist unschwer zu lokalisieren: Sowjetunion. Wie die Nordkoreaner ihr Eisenbahnwesen organisiert haben, erläutert unser aktueller Bericht.

Modulgeschichten

Die Geschichten um den modularen Modellbau sind unendlich. Diesmal wendet sich MEB an die Modulbauer der Nenngröße N: Schnittstellen, Empfehlungen, Probleme, Anregungen. Und natürlich eine Arbeitsgemeinschaft: Der Pfrontener Modellbahn-Stammtisch.

Betriebsbesichtigung

Weder die Werkzeugmacherei einer Automobilfabrik noch die Produktionshalle eines Bearbeitungsautomatenherstellers zeigt unser Bild, sondern die Plast- und Metalldruckgußhalle für Modellbahnfahrzeuge der Firma Fleischmann in Nürnberg. Über Vergangenheit und Zukunft des Nürnberger Unternehmens informiert unser Firmenporträt.



Heft 10/92 ab 7.10. im Handel!

Später Liebling, später, jetzt interessiert mich nur FALLER.*



IDEEN MUSS MAN HABEN

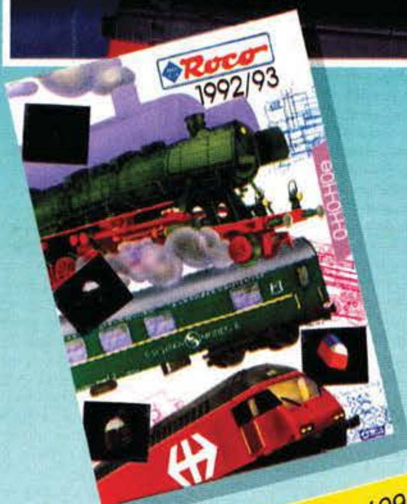
WÜNDRICH-MEISSEN

*Den neuen FALLER-Katalog '92/93 bekommen Sie jetzt bei Ihrem Fachhändler oder gegen Einsendung von DM 10,– in Briefmarken bei: Gebr. FALLER GmbH, Postfach 65, D-7741 Gütenbach.

MODELLEISENBAHNER ABO-SERVICE 0-1100 BERLIN
POSTFACH 11 001 2 A 11059 E
09/ 605

XXX

Eleg



Der neue ROCO H0-Katalog 1992/93
Mitte September bei Ihrem Fachhändler!

Kunststoff ist Metall in vielen Bereichen überlegen – das ist schon lange kein Geheimnis mehr! Selbst die Eisenbahn vertraut auf diesen intelligenten Werkstoff.
So bestehen die wesentlichen, formgebenden Teile der jüngsten SBB Ellok-Baureihe 460 aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Diese bemerkenswerte Entwicklung beim Vorbild bestätigt eindrucksvoll die Konstruktionsphilosophie, die ROCO-Modelle seit langem auszeichnet: Metall und Kunststoff – gekonnt kombiniert und gezielt eingesetzt.
Darum freuen Sie sich auf das ROCO-Modell der Serie 460!
In voller Eleganz, mit tief herabgezogenen Schürzen, Dachvollverkleidung und Stromabnehmern, die man gesehen haben muß!
Laufruhig und zugkräftig nicht zuletzt aufgrund des Lokgewichtes von 560 Gramm!
Ehrensache, daß diese Maschine über Systemgrenzen hinweg allen Modellbahnfreunden zur Verfügung steht:
Art.Nr. 43655 – erste serienmäßig mit einer Digitalschnittstelle ausgestattete Lok für Zweileiter-Gleichstrombetrieb;
Art.Nr. 43970 für Mittelleiter-Wechselstrombetrieb.

Beide Ausführungen lieferbar ab November 1992.

Alles über das Vorbild dieses intelligenten Produkts finden Sie im brandneuen ROCO-Report 26!



A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges. m. b. H. & Co. KG
A - 5033 Salzburg,
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau SG
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels KG, D - 8228 Freilassing,
Georg-Wrede-Straße 49